



CONFÉRENCE DE HAUT NIVEAU SUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION (HLCAS)

Montréal, 12 – 14 septembre 2012

Point 6 : Assurer la pérennité des mesures de sûreté de l'aviation — équivalence

SÛRETÉ DE L'AVIATION

(Note présentée par l'Union européenne et ses États membres¹ et par les États membres² de la Conférence européenne de l'aviation civile)

SOMMAIRE

La présente note fait l'analyse de questions relevant du point 6 de l'ordre du jour : Assurer la pérennité des mesures de sûreté de l'aviation — équivalence. Le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation a examiné ce point à sa dernière réunion, en mars 2012, ce qui a facilité et orienté la suite des travaux.

Suite à donner : la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation est invitée à entériner les mesures proposées au paragraphe 2.

1. INTRODUCTION

1.1 La pérennité des mesures de sûreté de l'aviation peut signifier différentes choses. L'Europe entend par cette expression des mesures efficaces et axées sur les risques, qui présentent un bon rapport coût-utilité et qui évitent de nuire au confort et à la commodité des passagers et de faire double emploi.

Facilitation et coûts

1.2 Il faut trouver un équilibre entre, d'une part, l'application des mesures de sécurité pour réduire les menaces connues et, d'autre part, la nécessité de faciliter les opérations, l'expérience des passagers et le commerce. La sûreté ne doit pas accumuler les niveaux de contrôle ni alourdir les coûts qui s'y rattachent, mais plutôt assurer la pérennité du système en ce qui concerne le coût, l'efficacité et l'acceptabilité du système par les passagers et les transporteurs aériens, ce qui devrait être un élément essentiel de la conception des processus de sûreté.

¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède.

² Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Géorgie, Islande, l'ex-République yougoslave de Macédoine, Moldova, Monaco, Monténégro, Norvège, San Marino, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

1.3 Il convient de noter, en outre, que les attaques et les complots terroristes menés au cours de la dernière décennie visaient pour la plupart à déjouer les mesures de sûreté appliquées aux postes de contrôle des passagers. Les mesures de sûreté mises en place pour combattre ces menaces ont parfois eu des incidences négatives sur la facilitation des passagers et, par conséquent, sur l'opportunité pour les passagers de voyager par avion. Pour assurer la pérennité dans ce domaine, il faut neutraliser ces incidences négatives en repensant le processus de sûreté des passagers pour qu'il permette à la fois de réaliser les objectifs de sûreté et d'assurer la commodité des voyages.

Contrôle unique de sûreté

1.4 Les points de correspondance offrent aussi un moyen de réaliser la pérennité des mesures lorsqu'il est établi que les contrôles de sûreté ont été effectués efficacement au point d'origine. Il s'agit du concept de contrôle unique de sûreté, selon lequel les États membres de l'OACI, reconnaissant l'équivalence de leurs régimes respectifs de sûreté, peuvent autoriser les passagers, les bagages et le fret en correspondance à prendre un autre vol sans qu'ils aient à repasser les mêmes contrôles de sûreté qu'au point d'origine. L'adoption d'arrangements relatifs au contrôle unique de sûreté demeure une question qui doit être traitée entre États membres.

1.5 L'Annexe 17 ne permet actuellement de conclure ces arrangements que pour certains contrôles de sûreté. Dans ces cas, l'État membre concerné doit donner suite à ces arrangements en établissant un processus de validation et en appliquant des procédures en permanence, en collaboration avec l'autre État, pour s'assurer que les contrôles de sûreté mis en œuvre au point d'origine sont accompagnés de mesures de protection contre toute intervention non autorisée jusqu'à ce que l'aéronef parte de l'aéroport de correspondance. Il faudrait préciser que ce principe pourrait éventuellement être appliqué à tous les contrôles de sûreté liés à la suite du transport des passagers, des bagages ou du fret.

Reconnaissance mutuelle

1.6 Un autre moyen de réaliser la pérennité est de préconiser l'acceptation réciproque de toutes les mesures de sûreté équivalentes, compte dûment tenu du principe de la responsabilité de l'État hôte prévu par la Convention de Chicago. En travaillant de concert pour adapter les exigences internationales au contexte des menaces mondiales, il serait possible d'éviter qu'un État exige d'un autre État qu'il applique des mesures de sûreté supplémentaires. Cette approche devrait être prise en compte dans l'Annexe 17 — *Sûreté* à la Convention de Chicago.

1.7 En outre, indépendamment de la liberté des États de prendre les mesures qu'ils estiment nécessaires pour faire face à des situations qui constituent une menace immédiate contre l'aviation civile, il est nécessaire de répondre de manière coordonnée aux incidents de sûreté ou à des menaces particulières. Cela signifie tenir compte des mesures de sûreté de l'aviation appliquées par un État qui donnent le résultat voulu en matière de sûreté, et qui pourraient donc être reconnues par d'autres États, et travailler par l'intermédiaire de l'OACI pour renforcer les normes et pratiques recommandées internationales qui peuvent corriger les vulnérabilités du système de sûreté de l'aviation à l'échelle mondiale. Ces deux approches visent à dissuader les États de prendre unilatéralement des initiatives, en rendant ces initiatives superflues, et à éviter qu'un État n'applique des spécifications de sûreté faisant double emploi ou contradictoires.

2. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE

2.1 La Conférence est invitée :

- a) à encourager la conception de systèmes de sûreté de l'aviation qui permettent d'améliorer l'expérience de voyage des passagers, la facilitation des opérations et le rapport coût-efficacité ;
- b) à préconiser la modification de l'Annexe 17 — *Sûreté* à la Convention de Chicago pour autoriser la reconnaissance mutuelle des régimes de sûreté de l'aviation des États membres de l'OACI et permettre ainsi la mise en œuvre du contrôle unique de sûreté ;
- c) à reconnaître le principe de la responsabilité de l'État hôte en matière de sûreté de l'aviation et, à cette fin, de travailler ensemble pour faire face aux menaces contre l'aviation civile internationale en élaborant des normes et pratiques recommandées par l'intermédiaire de l'OACI.

— FIN —