



**NOTE DE TRAVAIL**

**ASSEMBLÉE — 39<sup>e</sup> SESSION**

**COMITÉ EXÉCUTIF**

**Point 16 : Sûreté de l'aviation — Politique**

**PROCÉDURES DE MISE EN ŒUVRE D'UN SYSTÈME DE SÛRETÉ À CONTRÔLE UNIQUE**

(Note présentée par le Brésil, le Chili, la Colombie, l'Équateur, le Panama et le Paraguay)

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

Lors de la cinquième réunion du Groupe régional sur la sûreté de l'aviation et la facilitation (AVSEC/FAL/RG/5) et du séminaire sur le plan stratégique de l'OACI/CLAC du Groupe régional NAM/CAR/SAM sur la sûreté de l'aviation et la facilitation (AVSEC/FAL/RG), qui s'est tenu en juillet 2015, il a été proposé que des procédures d'application d'un système de sûreté à contrôle unique (OSS) soient formulées pour l'ensemble des régions NAM/CAR et SAM et que cette tâche soit confiée à un groupe de travail constitué du Brésil, de Trinité-et-Tobago et du Panama en tant que coordonnateur.

Lors de la sixième réunion de la CLAC NAM/CAR de l'OACI et du Groupe régional SAM sur la sûreté de l'aviation et la facilitation (AVSEC/FAL/RG/6), qui s'est tenue du 8 à 10 juin 2016, au bureau régional NACC de l'OACI, à Mexico, une note de travail a été soumise concernant les procédures de mise en œuvre d'un système de sûreté à contrôle unique.

**Suite à donner :** l'Assemblée est invitée à :

- a) appuyer la mise en œuvre des procédures d'un système de sûreté à contrôle unique (OSS) dans l'ensemble NAM/CAR et SAM ;
- b) recommander que les États membres appliquent un système de sûreté à contrôle unique qui constitue une mesure efficace pour améliorer la qualité des services aériens commerciaux.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note concerne l'objectif stratégique C — <i>Sûreté et facilitation</i> .
<i>Implications financières :</i>	Aucune.
<i>Références :</i>	Réunions du Groupe régional sur la sûreté de l'aviation et la facilitation (AVSEC/FAL/RG/5 et 6). Séminaire sur le plan stratégique de l'OACI/CLAC, Groupe régional NAM/CAR/SAM sur la sûreté de l'aviation et la facilitation (AVSEC/FAL/RG)

<sup>1</sup> La version espagnole sera fournie par le Panama

## 1. INTRODUCTION

1.1 Le temps et les autres ressources sont des éléments cruciaux du développement des activités des services aériens commerciaux internationaux. Le système du service aérien commercial aurait avantage à généraliser un système de sûreté à contrôle unique (OSS) qui améliorerait la qualité du service, diminuerait les délais d'attente, permettrait d'adapter les infrastructures et simultanément faciliterait la gestion de la sûreté de l'aviation.

1.2 Lors de la sixième réunion de la CLAC NAM/CAR de l'OACI et du Groupe régional SAM sur la sûreté de l'aviation et la facilitation (AVSEC/FAL/RG/6), qui s'est tenue du 8 au 10 juin 2016, le groupe de travail constitué du Brésil, de Trinité-et-Tobago et du Panama en tant qu'État coordonnateur, a soumis une note de travail sur la formulation des procédures de mise en œuvre d'un système de sûreté à contrôle unique (OSS) dans l'ensemble des régions NAM/CAR et SAM.

1.3 Des efforts ont donc été entrepris pour établir un système de sûreté à contrôle unique couvrant l'ensemble des pays de la région et des mesures ont été prises en vue d'atteindre cet objectif.

1.4 Comme la mise en œuvre d'un système de sûreté à contrôle unique suppose des niveaux de sûreté équivalents, la proposition vise à reconnaître qu'un tel système améliorerait les mesures de sûreté dans la région.

## 2. ANALYSE

2.1 Cette note de travail a été rédigée sur la base des instructions d'orientation contenues dans le document *Reconnaissance de l'équivalence des mesures de sûreté*, publié en août 2015 sous l'autorité du Secrétaire général de l'OACI en tant que document à distribution limitée.

2.2 Comme il est souhaitable, dans le cadre de la pérennité du système de sûreté du service aérien commercial et conformément à l'intention commune des États de la région d'implanter le système de sûreté à contrôle unique, le document d'orientation de l'OACI a été envoyé à divers pays de la région qui ont été priés de faire, au besoin, des commentaires et des suggestions sur la teneur de ce document.

2.3 Les commentaires, suggestions et propositions reçus de plusieurs États de la région ont été ajoutés aux recommandations du document d'orientation de l'OACI.

2.4 Sur la base des recommandations du document d'orientation de l'OACI et des contributions des États de la région après analyse, des documents ont été établis pour les éléments et les données à recueillir lors du processus de vérification sur place (pour les besoins de la reconnaissance d'équivalence complète ou partielle) et doivent figurer dans les deux modèles d'accord (unilatéral ou bilatéral) sur la reconnaissance de l'équivalence.

2.5 Pour ce qui est des documents concernant la collecte d'information dans le cadre du processus de vérification sur les lieux pour les besoins de la reconnaissance d'équivalence, sept formulaires ont été établis pour définir les éléments et les données relatifs :

- à la documentation ;
- aux points d'inspection de sûreté ;
- au contrôle des accès ;
- au côté piste (périmètre/aire de trafic) ;
- à l'aérogare et aux salles des départs ;

- au point d'inspection des bagages de soute ;
- aux recommandations générales.

2.6 Les accords types, tant unilatéraux que bilatéraux, sur la reconnaissance de l'équivalence, devraient comprendre les éléments suivants :

- Préambule
- Objectifs
- Définitions
- Portée
- Confidentialité et non-divulgateion
- Bases de reconnaissance des mesures de sûreté
- Processus de validation
- Révisions continues
- Consultations
- Suspension et résiliation de l'accord
- Amendements
- Entrée en vigueur

2.7 Pour une meilleure compréhension et une plus grande facilité de mise en œuvre, l'accord type devrait inclure les pièces suivantes : Liste des aéroports (y compris tous les aéroports reconnus par les parties en plus des vols spécifiés, s'il y a lieu), entente de non-divulgateion de la portée de l'accord, et liste des mesures de sûreté (résumés des mesures de sûreté appliquées par les parties).

2.8 Ces documents types seront établis pour que la mise en œuvre d'un système de sûreté à contrôle unique dans la région se fasse d'une manière plus cohérente, en soulignant les normes de sûreté à respecter pour l'équivalence. Ils faciliteront les mécanismes à mettre en place pour assurer la continuité des accords par l'échange entre les États de rapports de surveillance, comme les exemples ci-après.

2.9 Sur la base des résultats obtenus lors de la collecte d'informations pendant la visite de validation et des engagements clés contenus dans l'accord type, il est recommandé que des mesures soient prises pour établir un système de sûreté à contrôle unique, prenant en considération les aspects suivants :

- a) couverture dans l'accord sur le système de sûreté à contrôle unique des difficultés relatives à l'infrastructure et à la protection des passagers en transit et de leurs bagages à main contre toute intervention non autorisée ;
- b) les passagers en transit non couverts par l'accord doivent faire l'objet d'une inspection avant de rejoindre les passagers couverts par l'accord (OSS) ;
- c) les passagers aériens en provenance de lieux non couverts par l'accord de système de sûreté à contrôle unique doivent être tenus à l'écart de ceux qui arrivent de lieux couverts par des accords de système de sûreté à contrôle unique, tant qu'ils n'ont pas été inspectés. Ces passagers non couverts par les accords feront l'objet d'une inspection avant d'être admis dans un lieu de rassemblement où se trouvent des passagers protégés par un accord ;
- d) le travail effectué par le groupe NAM/CAR et SAM de l'OACI/CLAC qui peut contribuer utilement à la reconnaissance de l'équivalence comprend « procédures d'inspection pour les passagers et les bagages à main, avec une liste d'articles prohibés », ce qui devrait assurer un critère de normalisation des inspections tenant compte d'une

liste d'articles prohibés, de façon à faciliter l'accès à bord des passagers dans la région en déterminant les différences qui existent entre les États et en tenant compte des critères d'inspection basés sur le niveau de risque ;

- e) établissement d'une équipe officiellement chargée de conduire des évaluations des risques continues pour les systèmes de sûreté des aéroports membres ou parties à des accords de système de sûreté à contrôle unique ; cette évaluation pourrait être basée, au minimum, sur de nouvelles menaces existantes de portée locale, régionale ou internationale, susceptibles d'avoir des effets significatifs sur les opérations de l'aviation civile.

### 3. SUITE À DONNER PAR L'ASSEMBLÉE

#### 3.1 L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre connaissance des mesures proposées en Amérique latine pour la mise en œuvre d'un système de sûreté à contrôle unique dans les pays de la région, et à appuyer ce projet, dans la mesure du possible ;
- b) demander à l'OACI d'appuyer le projet de mise en œuvre du système de sûreté à contrôle unique dans la région (NAM/CAR et SAM) en fournissant une assistance technique, en échangeant de l'information, et en assurant la formation et la coordination entre les États ;
- c) demander à l'OACI d'évaluer les possibilités de mise en œuvre ou de soutien de projets similaires dans d'autres régions du monde qui n'ont pas encore mis en œuvre un système de sûreté à contrôle unique, en vue d'évaluer des moyens d'unification de ces projets régionaux de façon à améliorer l'uniformité du système de sûreté et à faciliter son implantation à l'échelle mondiale.