



DIVISION DE FACILITATION (FAL) — DOUZIÈME SESSION

Le Caire (Égypte), 22 mars – 2 avril 2004

Point 2 : Facilitation et sûreté des documents de voyage et formalités de contrôle aux frontières

2.5 : Mise en œuvre de la sûreté de l'aviation

MISE EN ŒUVRE DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION

(Note présentée par le Pakistan)

1. Il convient de déterminer les voies et les moyens de réduire les encombrements aux points de contrôle au départ, afin non seulement de faciliter le mouvement des passagers, des membres d'équipage, des employés et des visiteurs, mais aussi d'assurer la sûreté et l'efficacité du fonctionnement de l'industrie aéronautique dans l'environnement de menace élevée qui règne actuellement. Ces objectifs peuvent être atteints en se concentrant sur les domaines suivants :

- a) **Orientations des passagers.** Des avis et des dépliants devraient être affichés ou disponibles en évidence pour souligner les procédures et les restrictions de sûreté, et des annonces devraient être faites à intervalles adéquats pour informer les passagers.
- b) **Équipement spécialisé.** L'utilisation d'équipement moderne contribuera à améliorer la qualité de la sûreté et de la facilitation.
- c) **Circulation des personnes et flot continu de trafic.** Les transporteurs/exploitants devraient appliquer des mesures efficaces pour assurer que les passagers se présentent individuellement aux points de contrôle de sûreté, et non pas en groupe, afin d'éviter les encombrements.
- d) **Sûreté des bagages transportés.** Il conviendrait de rendre obligatoire le cerclage ou le scellement des bagages enregistrés pour toutes les compagnies aériennes nationales ou internationales, afin d'éliminer toute possibilité de manipulation indue des bagages de soute.
- e) **Insuffisance d'espace.** À cause de l'insuffisance des locaux, les points de contrôle au départ demeurent excessivement encombrés durant les heures d'exploitation, situation qui va à l'encontre des normes de sûreté. Il n'est pas possible pour cette raison d'installer un nombre adéquat d'équipements de filtrage. Il en résulte une mobilisation excessive de ces équipements, poussant le personnel de contrôle à accélérer le processus de vérification requis. Il faudrait donc construire de nouvelles aérogares ou agrandir les installations existantes.

- f) **Entrées/voies distinctes.** Des entrées distinctes côté ville devraient être prévues pour les passagers, les membres d'équipage, les employés et les visiteurs. Ceci permettra de réduire les encombrements à ces emplacements. De même, des voies distinctes devraient être marquées pour les passagers et les employés/membres d'équipage aux points de contrôle de sûreté.
- g) **Configuration du bâtiment de l'aérogare.** Cet élément joue un rôle clé dans la rationalisation du flot des passagers, en influant sur l'application des mesures de sûreté. Les bâtiments d'aérogare devraient être aménagés de façon à éviter la canalisation du mouvement des passagers. La zone d'enregistrement, le salon de départ et les passerelles d'embarquement devraient être aménagés pour chaque vol suivant une configuration propice à la dispersion des foules.
- h) **Enregistrement et embarquement par petits groupes.** Normalement, les compagnies aériennes commencent l'enregistrement des passagers deux ou trois heures environ avant l'heure prévue de départ, créant ainsi un attroupement des passagers qui affecte la sûreté. Il faudrait plutôt, dans la mesure du possible, organiser l'enregistrement et l'embarquement par petits groupes de passagers, en leur accordant plus de temps pour se présenter.
- i) **Traitement des passagers indisciplinés.** La responsabilité générale du traitement des passagers indisciplinés revient au transporteur intéressé. Il faudrait cependant que, dans le cas de passagers indisciplinés/perturbateurs, le transporteur puisse disposer de l'appui d'un organisme de sûreté compétent. Les procédures ci-après peuvent être prévues :
 - 1) La compagnie aérienne devrait communiquer immédiatement aux autorités de sûreté le numéro de siège et la nationalité du (des) passager(s) en question, avec une demande écrite.
 - 2) Un cadre supérieur de la compagnie aérienne devrait accompagner les autorités de sûreté et leur offrir l'assistance/les moyens requis.
 - 3) Dans le cadre du processus d'arrestation et de poursuite ultérieure, la compagnie aérienne concernée devrait être tenue responsable des poursuites judiciaires à intenter en qualité de demandeur/plaignant.