



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 SANS CAUSER D'ENCOMBREMENT

(Note présentée par l'Inde)

SOMMAIRE

La présente note analyse la mise en œuvre des normes de sûreté de l'aviation aux aéroports en vue de réduire les encombrements aux points de contrôle au départ et de renforcer la sûreté en améliorant l'écoulement des passagers.

La suite proposée à la Division figure au paragraphe 3.

1. INTRODUCTION

1.1 S'il est vrai que la sûreté de l'aviation civile est un objectif de la plus haute priorité, il est tout aussi important que l'efficacité du système de transport aérien soit préservée et que soit assurée une gestion saine des processus pour empêcher les encombrements, la confusion et les désordres dans les aérogares. Pour obtenir des résultats efficaces, il est nécessaire de contrôler la mise à exécution des pratiques et procédures afin de veiller à ce que la politique soit mise en œuvre en conformité avec les normes établies.

2. ANALYSE

2.1 Il faut convenir des procédures de fouille, y compris des proportions minimales de fouilles manuelles, les établir définitivement et les mettre en œuvre à tous les aéroports — internationaux et intérieurs. Pour éviter les retards et les inconvénients pour les passagers, il importe que ceux-ci sachent quels sont les articles interdits et les marchandises dangereuses qu'ils ne peuvent apporter avec eux, tant à l'intérieur des aéroports qu'à bord des aéronefs. Les États devraient lancer une vaste campagne de publicité dans les médias à ce sujet pour que les passagers soient conscients des conséquences juridiques auxquelles ils s'exposent s'ils ont sur eux des marchandises dangereuses à l'intérieur des aéroports et à bord des aéronefs.

2.2 Les passagers transportent parfois plus d'un bagage à main, ce qui cause des retards au moment du filtrage au point de contrôle de sûreté. En outre, les dimensions des bagages à main n'ont pas été uniformisées. Si cela était fait et si un seul bagage à main était permis, le personnel de sûreté mettrait moins de temps à filtrer les bagages à main. La mise en œuvre de cet aspect réduirait les longues files d'attente.

2.3 Un programme de sensibilisation à la sûreté à l'intention des voyageurs est nécessaire. Les autorités responsables devraient mettre en place des affiches indiquant aux passagers qu'ils ne doivent pas transporter d'armes à feu ni de dispositifs dangereux.

2.4 L'une des nouvelles menaces les plus effrayantes et les plus dangereuses pour l'aviation civile, et dont il faut s'occuper d'urgence puisqu'elle pourrait stopper les voyages aériens, est l'attaque-suicide au sol aux points de contrôle de sûreté, provoquée par la détonation d'explosifs déclenchée par le contrôle aux rayons X d'un bagage à main ou par l'ouverture d'un bagage piégé de manière à exploser s'il est ouvert.

2.5 Quand les contrôles de sûreté ne sont pas effectués d'une manière efficace, la ponctualité de l'exploitation des aéronefs peut être compromise, ce qui peut mener aussi à l'encombrement des points de contrôle. Il est certain que le processus de sûreté ne peut pas être assoupli, mais des mesures peuvent être prises pour améliorer le système par l'affectation de personnel de sûreté bien formé et la mise en place d'équipement. Il faut viser à créer un sentiment de calme et montrer que le processus de sûreté est mené de manière juste et professionnelle. En Inde, nous avons mis au point aux aéroports un processus de sûreté sans contact et respectueux des passagers.

2.6 Les passagers indisciplinés devraient être traités séparément, ailleurs que dans la file d'attente principale au point de contrôle de sûreté, puisque ceux-ci peuvent devenir le point de convergence de la colère ou de la frustration des autres passagers. Si les passagers indisciplinés sont rapidement amenés à l'écart, les autres ont l'impression que les ressources du personnel de filtrage sont redevenues disponibles pour s'occuper d'eux.

2.7 Les mesures de sûreté doivent être viables et s'ajouter à de bonnes procédures de facilitation permettant de traiter rapidement les passagers. Des systèmes de contrôle frontalier améliorés, faisant appel aux dernières technologies en matière de documents de voyage lisibles à la machine (MRTD) et à la biométrie pour la confirmation d'identité, devraient être mis en place par tous les États à leurs aéroports. L'indication biométrique peut jouer un rôle important dans l'accélération du filtrage des passagers. Ainsi, le système devrait être étudié indépendamment par un groupe de travail et mis en œuvre aux aéroports une fois que les procédures à suivre auront été uniformisées.

3. SUITE À DONNER PAR LA DIVISION

3.1 La Division de facilitation de l'OACI est invitée à examiner les recommandations suivantes :

- a) Une étude détaillée de la pertinence des conventions actuelles sur la sûreté de l'aviation devrait être faite et les amendements nécessaires proposés afin de remédier aux déficiences des systèmes de sûreté dont il est question ci-haut.
- b) Un système biométrique pour l'identification des passagers pourrait être adopté et mis en œuvre.
- c) Les États devraient adopter une directive administrative interdisant rigoureusement aux passagers d'emporter avec eux dans les zones réglementées

des aéroports et à bord des aéronefs des marchandises dangereuses et des articles interdits cachés dans les bagages ou le fret.

- d) Les États devraient envisager conjointement l'utilisation des nouvelles technologies, notamment la biométrie, pour faire face aux nouvelles menaces contre la sûreté de l'aviation civile.
- e) Il y a lieu de mettre au point des solutions à long terme, faisant appel à des technologies et à des procédures efficaces, pour filtrer et identifier les passagers et leurs bagages enregistrés sans ralentir leur circulation.
- f) Les passagers devraient être autorisés à emporter un seul bagage à main et cette règle devrait être appliquée rigoureusement par le biais des exploitants.

— FIN —