



**DIVISION DE FACILITATION (FAL) — DOUZIÈME SESSION**

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

**RAPPORT DU COMITÉ 1 SUR  
LE POINT 2.5 DE L'ORDRE DU JOUR**

Le rapport ci-joint sur le point 2.5 de l'ordre du jour est présenté à la Plénière pour approbation.

**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**

2.5.1 Les notes de travail ci-après sont présentées dans le cadre de ce point de l'ordre du jour : WP/43 (Secrétariat), WP/36 (Pakistan), WP/79 (Inde), WP/41 (IATA), WP/55 (IFALPA) et WP/86 (ACI).

2.5.2 Dans la note WP/43, le Secrétariat présente des exemples de domaines où des améliorations pourraient être apportées afin de mettre en place un mécanisme plus efficace et moins contraignant de filtrage des passagers et de leurs bagages de cabine, de manière à améliorer le mouvement des passagers et pour rendre plus agréable leur passage dans les aéroports. Il s'agit par exemple du déploiement d'un personnel bien formé, de l'installation d'équipements de sûreté en quantité suffisante, de la fourniture d'espaces adéquats, d'une bonne gestion des files d'attente, du traitement des passagers difficiles et de la création de files de sûreté séparées pour les personnes âgées, les invalides et les personnes voyageant avec des enfants.

2.5.3 Durant l'examen de la note, certaines délégations s'inquiètent de la demande formulée au paragraphe 3.1 à l'intention des États concernant l'établissement d'un filtrage de sûreté à deux niveaux pour les passagers, soit un filtrage de bas niveau et un autre de haut niveau aux aéroports. Le Secrétariat souligne que cette demande fait partie d'une recommandation approuvée par le Conseil et que les préoccupations exprimées par les délégations seront communiquées au Groupe AVSEC pour examen.

2.5.4 Certaines délégations estiment qu'il faut procéder à un audit de la facilitation aux aéroports et que des mesures de facilitation devraient être incluses dans les programmes OACI d'audits de la sécurité et de la sûreté.

2.5.5 Après délibérations, la Division prend note de la recommandation suivante du Conseil de l'OACI :

Les États sont encouragés à adopter des mesures appropriées pour **réduire le nombre de passagers dans les files d'attente à l'intérieur des aérogares**, car ils représentent une cible potentielle pour des criminels. **L'application de la biométrie** pour l'immigration, **de contrôles par sondage** et de **filtrage de sûreté à deux niveaux pour les passagers** devrait être envisagée afin de réduire le fardeau que constituent les contrôles de sûreté systématiques, de faible qualité, appliqués aux passagers, et d'améliorer la qualité et l'efficacité du filtrage de sûreté de haut niveau réservé à certains passagers.

2.5.6 Dans la note WP/55, l'IFALPA passe en revue les mesures prises par l'OACI, notamment l'élaboration d'une législation type, pour traiter de la question des passagers indisciplinés. L'IFALPA estime qu'une combinaison de mesures juridiques et préventives, couvrant les domaines de la justice, de la sûreté et de la facilitation est nécessaire à la mise en œuvre d'une stratégie efficace et cohérente dans ce domaine, à l'échelle internationale. La note propose l'ajout de deux nouvelles dispositions à l'Annexe 9 et l'adoption d'une recommandation de type B.

2.5.7 La recommandation proposée dans la note fait l'objet d'un appui général. Quelques délégations soulignent l'importance de la formation du personnel en matière de relations avec les passagers. La Division convient que certains aspects de la question seraient inclus dans le Manuel de facilitation prévu.

2.5.8 Après délibérations, la Division convient d'adopter les recommandations suivantes :

**Recommandation n° A/ —**

**Ajouter** les nouvelles pratiques recommandées ci-après au Chapitre 6 :

**6.---Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants prennent les mesures nécessaires pour sensibiliser davantage les passagers au caractère inacceptable et aux conséquences d'un comportement indiscipliné ou perturbateur à l'intérieur des installations aéronautiques et à bord d'aéronefs.*

**6.---Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants exigent que le personnel au sol des aéroports, qui est en contact avec les passagers, reçoive une formation lui permettant de détecter, d'anticiper et de résoudre le comportement irascible ou indiscipliné des passagers, de reconnaître des situations risquant d'empirer, d'endiguer les crises et de résoudre les problèmes apparentés.*

**Recommandation n° B/ —**

Il est recommandé que :

les États contractants appuient une politique de tolérance zéro à l'égard du comportement indiscipliné des passagers, en promulguant et en appliquant une législation appropriée, compte tenu de la législation nationale type élaborée par l'OACI.

2.5.9 La Division examine la note WP/36 dans laquelle le Pakistan propose que, pour réduire les encombrements aux points de contrôle au départ tout en assurant la sûreté de l'aviation, les États se penchent sur certains aspects, tels que l'information des passagers sur les procédures de sûreté, l'utilisation d'équipement spécialisé, la facilitation de l'écoulement continu du trafic, la sécurité du transport des bagages, la configuration des aérogares et le traitement des passagers indisciplinés.

2.5.10 Certains États se disent préoccupés par la suggestion que les compagnies aériennes soient responsables de la poursuite des passagers indisciplinés. La Division appuie la note et convient qu'elle devrait être renvoyée au Groupe AVSEC et à une réunion conjointe FAL/AVSEC, pour examen.

2.5.11 Dans la note WP/79, l'Inde analyse l'application de normes de sûreté de l'aviation aux aéroports afin de réduire l'encombrement aux points de contrôle au départ et de renforcer la sûreté en rationalisant l'écoulement du trafic.

2.5.12 Durant l'examen de la note, certains de ses éléments font l'objet de préoccupations, notamment le transport de matières dangereuses, ainsi que la suggestion de limiter à une seule pièce les bagages que les passagers peuvent emporter en cabine. La Division appuie la note et convient

qu'elle devrait être renvoyée au Groupe AVSEC et à une réunion conjointe FAL/AVSEC, pour examen.

2.5.13 Dans la note WP/41, l'IATA présente des suggestions sur la meilleure façon pour les États de mettre en œuvre la recommandation de l'OACI concernant le filtrage à 100 % des bagages de soute, afin d'optimiser le contrôle de sûreté des passagers et de leurs bagages, compte tenu des limites auxquelles ces opérations sont assujetties. Malgré le désaccord de quelques délégations concernant certains éléments de la note, la Division estime que les États la trouveront utile en ce qui a trait aux systèmes de filtrage à 100 % des bagages de soute.

2.5.14 La Division examine la note WP/86 présentée par l'ACI, qui estime que la facilitation et les contrôles de sûreté devraient être des éléments complémentaires, afin d'assurer un passage ininterrompu des voyageurs aux différents processus de contrôle aéroportuaire, pour éviter le risque d'interruption du transport aérien international ou son fonctionnement à un niveau préjudiciable à sa rentabilité.

2.5.15 De nombreuses délégations ne partagent pas la suggestion de l'ACI voulant que les gouvernements assument le fardeau financier supplémentaire des nouvelles mesures, pour éviter d'imposer des coûts trop élevés à l'industrie du transport aérien. La Division convient toutefois que les gouvernements devraient tenir compte du fardeau imposé à l'industrie lorsqu'ils établissent de nouvelles mesures.

2.5.16 La Division convient donc que les mesures de sûreté devraient être harmonisées sur le plan international et conçues de manière à réduire au minimum leur impact négatif sur la facilitation, en faisant appel aux technologies appropriées pour faciliter et rendre plus sûrs les voyages aériens internationaux.

2.5.17 La note IP/4 présentée par les Philippines, la note IP/14 présentée par l'Indonésie, la note IP/20 présentée par l'Arabie saoudite et la note IP/38 présentée par la France sont soumises au titre du point 2.5 pour information.