



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 13 : Sûreté de l'aviation — Politique

MISE EN ŒUVRE UNILATÉRALE DU CONTRÔLE UNIQUE DE SÛRETÉ (OSS) PAR LE PANAMA — LEÇONS TIRÉES

(Note présentée par le Panama, avec le parrainage de 14 États membres de la CLAC²)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Dans la présente note, le Panama rend compte de son expérience et des difficultés rencontrées dans la mise en œuvre unilatérale d'un programme de reconnaissance de l'équivalence des mesures de sûreté de l'aviation, à savoir le contrôle unique de sûreté (OSS), avec plusieurs États de la région. Il estime que les orientations et l'assistance de l'OACI sont essentielles pour assurer une mise en œuvre harmonisée et uniforme, garantissant des niveaux de sûreté qui faciliteraient l'application de ces dispositifs, et ce dans l'intérêt des voyageurs. Il importe également de saluer les efforts que le pays a déployés pour corriger les carences détectées dans le cadre du programme USAP-CMA. À l'heure actuelle, compte tenu des technologies disponibles et du taux de croissance du secteur, la nécessité de mettre en œuvre des solutions novatrices pour garantir la durabilité et la sûreté du système de l'aviation se fait de plus en plus pressante.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) promouvoir les avantages que les États tirent du contrôle unique de sûreté au niveau régional et à soutenir les États dans la mise en œuvre de ce dispositif à l'échelle régionale, ce qui améliorera la pérennité de la sûreté de l'aviation, la facilitation et l'expérience des passagers grâce à la collaboration et à une utilisation judicieuse des ressources ;
- b) demander à l'OACI d'élaborer d'autres éléments indicatifs et d'apporter une assistance technique complémentaire en vue de la mise en œuvre des procédures de reconnaissance de l'équivalence et des dispositifs de contrôle unique de sûreté afin d'assurer l'harmonisation et des niveaux minimaux de conformité, en vue d'accroître la durabilité de la sûreté de l'aviation, la facilitation et l'expérience des passagers grâce à la collaboration et à une utilisation judicieuse des ressources ;
- c) appuyer les activités d'harmonisation des processus facilitant une mise en œuvre régionale uniforme des mesures de sûreté, au service de la facilitation du transport aérien.

Objectifs

stratégiques :

La présente note se rapporte aux objectifs stratégiques *Chaque vol est sûr et sécurisé* et *Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous*.

¹ Versions anglaise et espagnole fournies par le Panama.

² Belize, Bolivie (État plurinational de), Colombie, Costa Rica, Équateur, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Paraguay, Pérou et Uruguay.

<i>Incidences financières :</i>	Économies possibles pour les exploitants de compagnie aérienne, les aéroports et les passagers, du fait de la réduction des temps de correspondance et de la simplification des voyages.
<i>Références :</i>	Annexe 17 à la Convention relative à l'aviation civile internationale Recommandations de la deuxième Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation Directives de la 10 ^e réunion du Groupe régional OACI-CLAC sur la sûreté de l'aviation et la facilitation pour les régions NAM/CAR et SAM de l'OACI Rapport de la 17 ^e réunion des directeurs de l'aviation civile de la Région Amérique du Sud (RAAC/17) Doc 8973, <i>Manuel de sûreté de l'aviation</i> , 13 ^e édition (2022) Déclaration pour la promotion de la connectivité par le développement et la durabilité du transport aérien dans la région panaméricaine à l'horizon 2020-2035, septembre 2018 Recommandation A22-10 de la 22 ^e session de l'Assemblée de la CLAC

1. INTRODUCTION

1.1 Conformément à l'Annexe 17 – *Sûreté de l'aviation* à la Convention relative à l'aviation civile internationale, chaque État contractant veille à ce que tous les passagers de vols de transport aérien commercial en correspondance, leurs bagages de cabine et leurs bagages de soute soient soumis à une inspection-filtrage avant leur embarquement (ou avant d'être chargés à bord, dans le cas des bagages de soute), à moins que cet État n'ait établi un processus de validation et qu'il n'applique en permanence, s'il y a lieu en collaboration avec l'autre État contractant, des procédures pour s'assurer que ces passagers, leurs bagages de cabine et leurs bagages de soute ont été inspectés-filtrés à un niveau approprié au point d'origine et qu'ils ont ensuite été protégés contre toute intervention non autorisée (ou acceptés au transport, dans le cas des bagages de soute) depuis le poste d'inspection-filtrage à l'aéroport d'origine jusqu'au départ de l'aéronef à l'aéroport de correspondance (normes 4.4.3 et 4.5.5).

1.2 Il est également recommandé dans l'Annexe 17 que chaque État contractant détermine s'il est opportun de conclure des arrangements de collaboration afin d'accroître la durabilité du système de sûreté de l'aviation en évitant les doubles emplois inutiles des contrôles de sûreté. Les arrangements devraient être fondés sur une vérification de l'équivalence des résultats en matière de sûreté obtenus par l'application de contrôles de sûreté efficaces au point d'origine (recommandation 2.4.9).

1.3 Les avantages de la reconnaissance de l'équivalence des mesures de sûreté au moyen du contrôle unique de sûreté (OSS) sont notoires dans le secteur. La suppression des contrôles aux correspondances pourrait permettre une affectation plus judicieuse des ressources limitées consacrées à la sûreté aux zones à plus haut risque, une amélioration des échanges d'informations entre les États, une exploitation plus efficace des aéroports, des temps de correspondance minimaux réduits pour les compagnies aériennes et un degré de satisfaction plus élevé des passagers grâce à la simplification du processus de correspondance, au bénéfice de la durabilité et de la compétitivité du transport aérien.

1.4 Consciente de ces avantages et soucieuse d'en encourager la mise en œuvre, l'OACI promeut le contrôle unique de sûreté depuis plusieurs années. Ainsi, la deuxième Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (HLCAS/2), qui s'est tenue en novembre 2018, s'est achevée par une recommandation encourageant les États « à conclure des arrangements de collaboration et à mettre en place

des contrôles uniques de sûreté afin d'accroître la viabilité du système de sûreté de l'aviation en évitant les doubles emplois inutiles [...] »³.

2. ANALYSE

2.1 Grâce à sa situation géographique privilégiée, le Panama sert la communauté internationale en reliant des destinations qu'il aurait été très difficile ou trop coûteux de desservir autrement. Des milliers de voyageurs (environ 70 % des 19 millions et plus de passagers enregistrés en 2024) profitent de la connectivité offerte par le Panama, en faisant escale à l'aéroport international de Tocumen, l'un des principaux pôles aériens de la région.

2.2 Selon une étude réalisée par Oxford Economics pour l'Association du transport aérien international (IATA)⁴, au Panama, le secteur de l'aviation contribue au PIB à hauteur de 8,2 % ; dans un pays qui ne compte que 4 millions d'habitants, l'aviation est une source d'emplois pour 194 000 personnes, directement et indirectement (dans des secteurs connexes tels que le tourisme), soit près de 5 % de la population.

2.3 Le Panama met actuellement en œuvre la reconnaissance unilatérale de l'équivalence des mesures de sûreté. En d'autres termes, il reconnaît unilatéralement les processus d'autres États et, en vertu de cet accord, met en place un contrôle unique de sûreté qui exempte les passagers dont l'origine a été validée d'une nouvelle inspection-filtrage à l'aéroport international de Tocumen.

2.4 Récemment, l'examen de la mise en œuvre du programme a soulevé une préoccupation quant au modèle adopté par le Panama : il a en effet fallu s'assurer que les mesures prises n'étaient pas simplement provisoires, mais qu'elles pourraient au contraire être conservées, de façon à garantir que les passagers et leurs bagages de cabine sont correctement inspectés-filtrés au point d'origine puis protégés contre toute intervention non autorisée, renforçant ainsi le programme du Panama.

2.5 Afin de trouver des solutions aux problèmes soulevés, plusieurs mesures ont été mises en œuvre, ce qui a permis au programme de prendre une ampleur considérable. Les processus et leur mise en œuvre ont ainsi fait l'objet d'un examen, auquel le bureau régional Amérique du Sud (SAM) de l'OACI et d'autres spécialistes ont offert leur assistance.

2.6 Plusieurs mesures de restructuration ont été prises, dont les suivantes :

- a) les équipes ont été renforcées afin d'améliorer l'analyse critique des évaluations et de consolider le processus de validation ;
- b) le bureau chargé de l'OSS a été transféré de la direction de la sûreté de l'aviation à un nouveau bureau directement rattaché à la direction générale ;
- c) des inspections-filtrages intégrales de passagers, de bagages de soute et de bagages de cabine provenant d'origines non validées ont été mises en place, en collaboration avec l'exploitant de l'aéroport de Tocumen ;
- d) la coordination avec l'exploitant de l'aéroport de Tocumen a été améliorée afin d'augmenter les capacités en matière d'inspection-filtrage aux fins de sûreté et d'utiliser les dispositifs d'urgence ;

³ <https://www.icao.int/Meetings/HLCAS2/Pages/Report.aspx>

⁴ <https://www.iata.org/en/publications/economics/reports/value-of-air-transport-country-reports/>

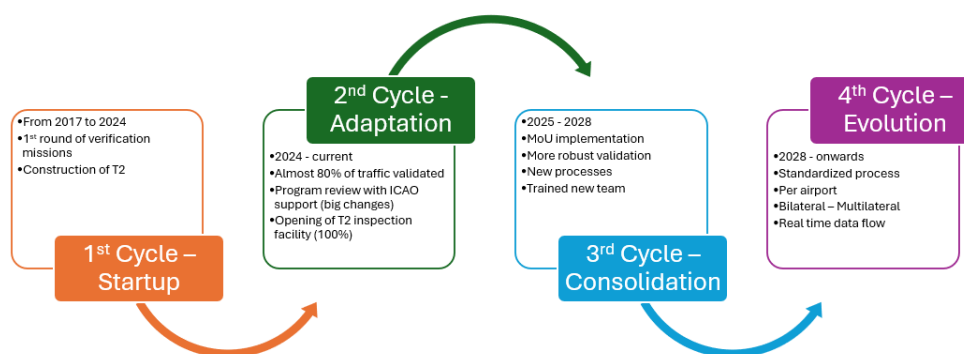
- e) une formation destinée aux inspecteurs AVSEC nationaux reconnus par l'OACI a été organisée au Panama ;
- f) des manuels, des procédures et des listes de vérification ont été mis à jour pour assurer leur conformité aux documents de l'OACI et améliorer leur niveau de détail ;
- g) une personne spécialiste de la sûreté de l'aviation au niveau international a été recrutée pour aider l'équipe de l'Autorité de l'aviation civile à appliquer correctement les processus, à apporter des améliorations et à contribuer à l'analyse des priorités.

2.7 Le Panama a en outre établi un protocole d'entente type inspiré de celui qui figure à l'appendice 28 du Doc 8973, en l'adaptant à la reconnaissance unilatérale. Pour donner suite à la présente note de travail, le Panama invite les États auprès desquels il a mené des missions à envisager, conformément à la recommandation 2.4.9 de l'Annexe 17, de signer ce protocole d'entente, qui vise à renforcer et à améliorer le processus de reconnaissance de l'équivalence en explicitant les mesures à prendre par les parties.

2.8 Par ailleurs, le Panama examine à l'heure actuelle la proposition du Brésil (AVSEC35-WP/17⁵), présentée à la 35^e réunion du Groupe d'experts AVSEC de l'OACI en faveur d'une liste de vérification uniforme fondée sur les questions de protocole de l'USAP. Cette solution faciliterait dans une large mesure l'exécution des processus à l'échelle régionale en assurant l'harmonisation et le renforcement du système. Le Panama examine aussi d'autres recommandations, notamment celle présentée lors de la réunion AVSEC/FAL/RG/12 (WP/5), en faveur d'une notification continue.

2.9 Au cours du prochain cycle de programmation (cycle 3), le programme devrait atteindre un niveau de consolidation qui permettra d'améliorer les processus.

Program Cycles



2.10 À la réunion AVSEC/FAL/RG/13, tenue récemment, le Panama a soumis la présente note de travail, qui a reçu le soutien de plusieurs des États présents. On trouvera un compte-rendu détaillé des débats dans le rapport de la réunion.

⁵ Note de travail WP/17 de la 35^e réunion du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSECP/35), présentée par le Brésil.

3. CONCLUSION

3.1 Compte tenu de l'expérience du Panama dans la mise en œuvre de ce concept, on peut conclure qu'il importe de mobiliser non seulement l'OACI, mais aussi des spécialistes des États membres pour définir, selon une approche harmonisée, les mécanismes qui permettent de bénéficier de ces dispositifs à un coût convenable.

3.2 Bien que les États disposent de processus de sûreté qui diffèrent en fonction de leur situation et de leurs niveaux de menace et de risque, il importe que la mise en œuvre d'un OSS tienne compte de ces disparités et propose des solutions novatrices pour les limiter. Des travaux sont en cours en vue du prochain cycle du programme pour exploiter les leçons tirées du premier cycle.

3.3 Malgré les difficultés de mise en œuvre, les avantages de ce concept sont indéniables et l'analyse de rentabilité en démontre l'utilité, en particulier la réduction des temps de correspondance entre deux vols et les avantages en matière d'exploitation et d'efficacité pour les aéroports et les compagnies aériennes, notamment la réduction du coût des processus d'inspection-filtrage et l'amélioration de la connectivité dans la région.

3.4 Avec l'application de plus en plus courante de processus axés sur le risque, l'utilisation de nouvelles technologies prédictives, et le recours accru aux données et aux outils de communication, il devient indispensable de promouvoir la coopération entre les pays pour renforcer ces processus, dans l'intérêt des voyageurs.