



ICAO

Reconnaissance de l'équivalence des mesures de sûreté – Contrôle unique de sûreté



Publié sous l'autorité du Secrétaire général

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

TABLE DES MATIÈRES

Documents de référence 02

Annexe 17 à la Convention relative à l'aviation civile internationale – *Sûreté de l'aviation*

Questions de protocole du Programme universel d'audits de sûreté de l'OACI — Méthode de surveillance continue (USAP-CMA)

Généralités 05

Responsabilités et imputabilité

Confidentialité

Processus d'identification initial

Processus de reconnaissance de l'équivalence 07

Principes

Processus : Vérification de l'équivalence

Décision : Validation

Résultat : Reconnaissance de l'équivalence

Applications des ententes de reconnaissance d'équivalence 12

Contrôle unique de sûreté

Avantages et défis du contrôle unique de sûreté

Appendice 15

Protocole d'entente type sur la reconnaissance mutuelle des mesures de sûreté de l'aviation pour le contrôle unique de sûreté ou d'autres ententes entre [...] et [...]

DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

Les éléments indicatifs qui figurent dans le présent document visent à aider les parties prenantes à reconnaître l'équivalence des mesures de sûreté entre États et, par conséquent, à établir des arrangements pertinents, par exemple des accords sur le contrôle unique de sûreté. Ces orientations se trouvent également à la section 11.10 du *Manuel de sûreté de l'aviation* de l'OACI (Doc 8973, diffusion restreinte), treizième édition, 2022.

Pour aider davantage les États membres, on trouvera ci-dessous des références aux normes de l'Annexe 17 — *Sûreté de l'aviation* et aux questions de protocole élaborées dans le cadre du Programme universel d'audits de sûreté de l'OACI — Méthode de surveillance continue (USAP-CMA).

ANNEXE 17 à la Convention relative à l'aviation civile internationale — *SÛRETÉ DE L'AVIATION* (Douzième édition, juillet 2022)

Les normes 4.4.3 et 4.5.5 et la pratique recommandée 2.4.9, qui figurent dans l'Amendement n°18 de l'Annexe 17 à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago), prévoient des dispositions sur la sûreté des passagers en correspondance, de leurs bagages de cabine et de soute, ainsi que sur l'établissement d'arrangements de collaboration. Voir ci-contre.

4.4.3 Chaque État contractant veillera à ce que les passagers de vols de transport aérien commercial en correspondance, ainsi que leurs bagages de cabine, soient soumis à une inspection-filtrage avant leur embarquement, 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 et leurs bagages de cabine ont été inspectés-filtrés à un niveau approprié au point d'origine et qu'ils ont ensuite été protégés contre toute intervention non autorisée, depuis le poste d'inspection-filtrage à l'aéroport d'origine jusqu'au départ de l'aéronef à l'aéroport de correspondance.

4.5.5 Chaque État contractant veillera à ce que les bagages de soute en correspondance soient inspectés-filtrés avant d'être chargés à bord d'un aéronef effectuant des vols de transport commercial, à moins qu'il 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 bagages de soute ont été inspectés-filtrés au point d'origine et ensuite protégés contre toute intervention non autorisée depuis l'aéroport d'origine jusqu'au départ de l'aéronef à l'aéroport de correspondance.

2.4.9 Recommandation.— *Il est recommandé que chaque État contractant envisage de conclure des arrangements de collaboration afin d'accroître la viabilité 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.*

QUESTIONS DE PROTOCOLE (PQ) DU PROGRAMME UNIVERSEL D'AUDITS DE SÛRETÉ DE L'OACI — MÉTHODE DE SURVEILLANCE CONTINUE (USAP-CMA)

Les questions de protocole USAP-CMA suivantes ont été élaborées pour normaliser la conduite des activités relevant du Programme USAP-CMA de l'OACI et aider les États membres à se préparer aux audits connexes et à surveiller leur propre système de surveillance de la sûreté de l'aviation, en ce qui concerne la mise en œuvre des mesures de contrôle unique de sûreté.

Norme 4.4.3

1. Si l'État se fie à l'inspection-filtrage effectuée au point d'origine dans un État étranger, a-t-il établi un processus de validation ? Et si tel est le cas, met-il en œuvre, de façon continue et en collaboration avec l'autre État contractant, des procédures pour s'assurer que les passagers en correspondance et leurs bagages de cabine ont été, à l'aéroport d'origine, inspectés-filtrés à un niveau adapté et qu'ils ont par la suite été protégés contre toute intervention non autorisée, depuis le PIF de l'aéroport d'origine jusqu'au départ de l'aéronef de l'aéroport de correspondance ?
2. Vérifier si l'État a officiellement reconnu que les normes d'inspection-filtrage des passagers et des bagages de cabine à l'aéroport d'origine dans l'État étranger sont au moins équivalentes, quant aux résultats pour la sûreté, à ses propres mesures de sûreté, compte tenu d'une vérification ou d'une évaluation des éléments suivants :
 - a) **les programmes ou règlements au niveau national**, le Programme de sûreté d'aéroport (PSA) et d'autres procédures et pratiques au niveau aéroportuaire qui encadrent les contrôles de sûreté de l'aviation à l'aéroport d'origine dans l'État étranger ;
 - b) **les mesures de surveillance des performances effectuées par l'autorité compétente** de l'État étranger à l'aéroport d'origine, notamment la portée, la fréquence et les résultats des activités de contrôle de la qualité ;
 - c) **l'environnement de menaces et de risques dans l'État étranger** et les accords de reconnaissance en place dans l'État étranger qui ont été conclus avec d'autres États, s'il en existe ;
 - d) **les équipements de sûreté installés à l'aéroport d'origine** dans l'État étranger, y compris les procédures relatives au fonctionnement, à l'étalonnage, à la maintenance et aux tests de performance ;
 - e) **le recrutement, la vérification des antécédents, la formation et la certification du personnel de sûreté** affecté à l'aéroport d'origine dans l'État étranger.
3. Vérifier si l'État procède régulièrement à des évaluations sur site des procédures de sûreté applicables à l'aéroport d'origine dans l'État étranger, afin de valider en continu l'accord de reconnaissance. Relever la fréquence avec laquelle l'État effectue des évaluations sur site, ainsi que l'entité chargée de telles évaluations.
4. Vérifier si les passagers en correspondance et leurs bagages de cabine couverts par l'accord de reconnaissance sont protégés contre toute intervention non autorisée, depuis l'aéronef en arrivée jusqu'à l'aéronef en partance de l'aéroport de correspondance dans l'État.

QUESTIONS DE PROTOCOLE (PQ) DU PROGRAMME UNIVERSEL D'AUDITS DE SÛRETÉ DE L'OACI — MÉTHODE DE SURVEILLANCE CONTINUE (USAP-CMA)

Norme 4.5.5

1. Si l'État se fie à l'inspection-filtrage effectuée au point d'origine dans un État étranger, a-t-il établi un processus de validation ? Et si tel est le cas, met-il en œuvre, de façon continue en collaboration avec l'autre État contractant, des procédures pour s'assurer que les bagages de soute en correspondance ont été inspectés-filtrés à un niveau approprié à l'aéroport d'origine et qu'ils ont par la suite été protégés contre toute intervention non autorisée, depuis le PIF à l'aéroport d'origine jusqu'au départ de l'aéronef de l'aéroport de correspondance ?
2. Vérifier si l'État a officiellement reconnu que les normes d'inspection-filtrage des bagages de soute à l'aéroport d'origine dans l'État étranger sont au moins équivalentes, quant aux résultats pour la sûreté, à ses propres mesures de sûreté, compte tenu d'une vérification ou d'une évaluation des éléments suivants :
 - a) **les programmes ou règlements au niveau national**, le Programme de sûreté d'aéroport (PSA) et d'autres procédures et pratiques au niveau aéroportuaire qui encadrent les contrôles de sûreté de l'aviation à l'aéroport d'origine dans l'État étranger ;
 - b) **les mesures de surveillance de la performance effectuées par l'autorité compétente** de l'État étranger à l'aéroport d'origine, notamment la portée, la fréquence et les résultats des activités de contrôle de la qualité ;
 - c) **l'environnement de menaces et de risques dans l'État étranger** et les accords de reconnaissance en place dans l'État étranger qui ont été conclus avec d'autres États, s'il en existe ;
 - d) **les équipements de sûreté utilisés à l'aéroport d'origine dans l'État étranger**, y compris les procédures relatives au fonctionnement, à l'étalonnage, à la maintenance et aux tests de performance ;
 - e) **le recrutement, la vérification des antécédents, la formation et la certification du personnel de sûreté** affecté à l'aéroport d'origine dans l'État étranger.
3. Vérifier si l'État procède régulièrement à des évaluations sur site des procédures de sûreté applicables à l'aéroport d'origine dans l'État étranger, afin de valider en continu l'accord de reconnaissance. Relever la fréquence avec laquelle l'État effectue des évaluations sur site, ainsi que l'entité chargée de telles évaluations.
4. Vérifier si les bagages de soute en correspondance couverts par l'accord de reconnaissance sont protégés contre toute intervention non autorisée, depuis l'aéronef en arrivée jusqu'à l'aéronef en partance de l'aéroport de correspondance dans l'État.



GÉNÉRALITÉS

Pour éviter la répétition indue des contrôles de sûreté et rehausser la durabilité globale du système de sûreté de l'aviation, lorsqu'une telle mesure est conforme à leur évaluation des risques, les États peuvent envisager de reconnaître les systèmes de sûreté d'autres États dont ils ont déterminé l'équivalence avec leurs propres systèmes.

Dans le contexte de la sûreté de l'aviation, la reconnaissance de l'équivalence est définie comme étant l'acceptation et l'approbation officielle par un État du fait que des mesures de sûreté assurées dans un autre État sont au moins équivalentes, quant aux résultats pour la sûreté, à ses propres mesures de sûreté. Cette approbation peut viser une, plusieurs ou toutes les mesures de sûreté.

RESPONSABILITÉS ET IMPUTABILITÉ

Les États conservent leur imputabilité juridique entière relativement aux vols en partance de leur territoire, et détermineront si leur cadre juridique national autorise ces ententes.

Les États examineront leurs responsabilités juridiques à la lumière de leurs obligations internationales et à celle de leur législation nationale.

CONFIDENTIALITÉ

Toutes les informations échangées et partagées entre les États dans le cadre du processus et de l'entente de reconnaissance seront protégées en conséquence. Les informations seront traitées et protégées selon des conditions convenues d'un commun accord. Les informations ne seront pas partagées avec un tiers sans le consentement explicite des États concernés.

Les États veilleront à ce que l'accès aux informations sensibles ne soit accordé qu'aux personnes dont les fonctions officielles l'exigent et qui, le cas échéant, ont obtenu les habilitations de sûreté requises.

PROCESSUS D'IDENTIFICATION INITIAL

La responsabilité d'identifier, de vérifier, de valider et de reconnaître l'équivalence des mesures de sûreté doit incomber aux États concernés, qui peuvent prendre en compte les recommandations des aéroports et des exploitants d'aéronefs lorsqu'ils identifient les candidats potentiels. Les États peuvent utiliser les données de conformité et des renseignements connexes, comme le résultat de leurs activités de surveillance aux aéroports étrangers, pour mieux éclairer l'évaluation du risque qu'ils effectuent lorsqu'ils recherchent des candidats appropriés pour d'éventuelles ententes de contrôle unique de sûreté.

Lorsque les États envisagent de conclure des ententes de reconnaissance de l'équivalence, leurs relations bilatérales avec d'autres États jouent un rôle essentiel dans la sélection des routes et des aéroports appropriés. Le secteur aéronautique peut également avoir un rôle important à jouer dans l'identification des aéroports et/ou des États qui pourraient être admissibles à l'établissement d'ententes de reconnaissance de l'équivalence, en raison de leur connaissance des données opérationnelles et de renseignements liés à l'application des mesures de sûreté dans le monde.

De nombreux exploitants d'aéroports maintiennent des relations avec des aéroports étrangers, en particulier ceux dont la taille et le modèle d'exploitation sont comparables. Il peut s'agir de collaboration en matière de sûreté, de partage de pratiques optimales, de visites et de fourniture d'assistance. De même, les exploitants d'aéronefs connaissent bien les dispositions de sûreté mises en place aux aéroports étrangers où ils ont des activités et disposent de données opérationnelles et de renseignements qui peuvent être précieux pour les États. Toute cette information peut être utile aux États qui recherchent des candidats pour participer à des ententes de contrôle unique de sûreté.



Grâce aux réseaux et aux initiatives de renforcement des capacités qui les lient à d'autres aéroports (par exemple des programmes d'excellence d'aéroports, habituellement désignés sous l'appellation APEX), les exploitants d'aéroports sont parfois en mesure d'envoyer des experts spécialisés ayant reçu une formation appropriée pour évaluer les mesures de sûreté mises en œuvre aux aéroports étrangers, et de partager par la suite leur évaluation avec les autorités compétentes. Les exploitants d'aéronefs, en raison de leur réseau d'aéroports pivots et d'apport, peuvent également fournir aux États des renseignements pertinents recueillis dans le cadre de leurs programmes d'audit et de leurs évaluations de l'exploitation à l'étranger.

Lorsqu'ils acceptent d'utiliser l'information ou les compétences du secteur à cette fin, les États devraient envisager de conclure un accord ou un protocole d'entente écrit pour garantir la confidentialité de l'information. Ainsi qu'il a été noté précédemment, les États peuvent utiliser les renseignements et les compétences fournis par les parties prenantes du secteur pour éclairer leurs décisions sur la conclusion éventuelle d'ententes de contrôle unique de sûreté, mais ces renseignements et compétences ne relèvent pas les États de leur responsabilité de vérification et de validation de cette information et de la mise en œuvre dans la pratique, pour déterminer l'équivalence des mesures de sûreté.

PROCESSUS DE RECONNAISSANCE DE L'ÉQUIVALENCE

PRINCIPES

Comme il est décrit ci-après et illustré dans la figure 1, le processus menant à la reconnaissance de l'équivalence devrait être distingué de son résultat, à savoir la reconnaissance elle-même. Le processus de vérification inclura tous les États intéressés, tandis que la décision finale de reconnaître l'équivalence peut ne relever que d'un seul État (reconnaissance unilatérale) ou être réciproque (reconnaissance bilatérale/multilatérale). La reconnaissance de l'équivalence se fera au niveau de l'État.

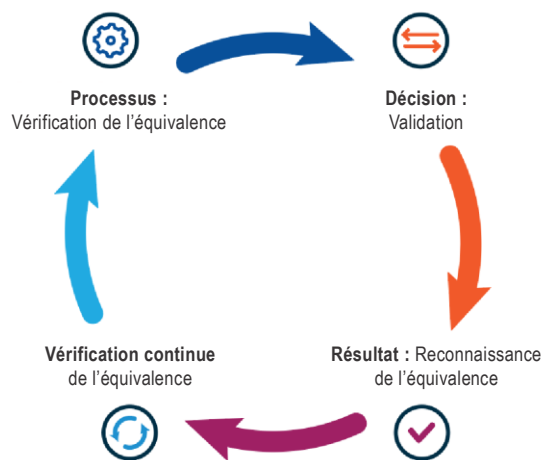


Figure 1. Processus de reconnaissance de l'équivalence

PROCESSUS : VÉRIFICATION DE L'ÉQUIVALENCE

Le processus de vérification vise à déterminer si les mesures de sûreté dans un État donnent des résultats de sûreté qui sont au moins équivalents à ceux d'un autre État. La figure 2 illustre la façon dont peut se faire une entente de reconnaissance d'équivalence entre l'État X (ou l'Aéroport A) et l'État Y (ou l'Aéroport B).

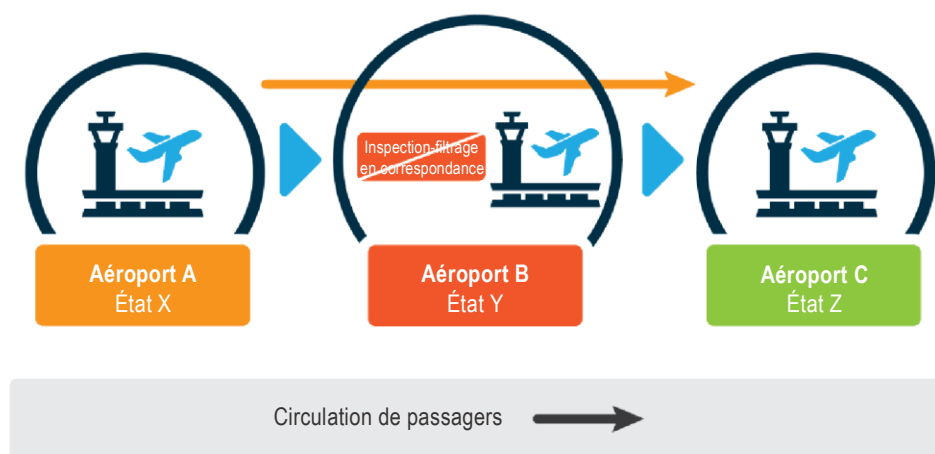


Figure 2. Entente de reconnaissance de l'équivalence

Note.— À moins d'indication contraire, toutes les références à l'État X (ou l'Aéroport A), l'État Y (ou l'Aéroport B) et l'État Z (ou l'Aéroport C) sont fondées sur la nomenclature illustrée à la figure 2. La nomenclature de l'illustration, incluant le code des couleurs, est reproduite avec fidélité dans les figures 2, 3 et 4. Les références à l'État W (ou l'Aéroport D) sont fondées sur la figure 4.

La collaboration entre tous les États participants au processus est un facteur clé, même si le but est la reconnaissance unilatérale par l'État Y des mesures de sûreté de l'État X, sans aucune réciprocité. Cette collaboration sera formalisée, par exemple, par un échange de lettres entre l'État X et l'État Y.

Le processus de vérification est tributaire de la conformité des États participants, au moins, aux normes de l'Annexe 17.

Le processus sera documenté et inclura un examen des documents appropriés et une évaluation sur les lieux par l'État Y des procédures de sûreté applicables mises en œuvre par l'État X.

L'examen devrait inclure une évaluation par l'État Y de tous les éléments pertinents des documents fournis par l'État X, tels que :



- a) les rapports d'audit USAP de l'OACI ;
- b) les programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile (PNSAC), les programmes nationaux de contrôle de la qualité (PNCQ) et les PSA, et autres programmes pertinents de sûreté d'exploitants (p. ex. les programmes de sûreté d'exploitant d'aéronefs ouPSEA) ;
- c) la nature et la portée de la supervision assurée par l'autorité compétente ;
- d) l'échange d'informations sur l'environnement de menace et de risques ;
- e) l'échange d'informations sur les ententes de reconnaissance conclues avec d'autres États ;
- f) les règlements, pratiques et procédures sous-tendant tous les contrôles de la sûreté de l'aviation ;
- g) le matériel de sûreté déployé aux aéroports, l'utilisation opérationnelle du matériel de sûreté, et les procédures d'étalonnage et d'entretien du matériel, le cas échéant ;
- h) le recrutement du personnel de sûreté, les vérifications des antécédents, la formation et les procédures de certification ;
- i) les mesures de surveillance des performances à l'aéroport sélectionné ;
- j) les outils, les mesures et les procédures pour le maintien de la sûreté ;
- k) les informations sur les contrôles de sûreté recueillies dans le cadre des activités nationales de contrôle de la qualité (audits, enquêtes, inspections et tests), le cas échéant. Les renseignements recueillis devraient inclure la fréquence des activités de contrôle de la qualité menées par l'État X, les résultats et autres détails pertinents, ainsi que les organismes exécutant ces activités.

Si l'État X a conclu des ententes de reconnaissance avec d'autres États, l'État Y prendra en considération ces ententes pour déterminer s'il conviendrait de reconnaître l'équivalence du système de sûreté de l'État X. Il pourrait le faire en examinant le processus de vérification utilisé par l'État X.

De même, l'État Z et tous autres États acceptant le trafic de l'État Y devraient être notifiés de l'existence des ententes en vigueur dans l'État Y, ainsi que de toutes modifications pertinentes apportées à ces ententes.

Outre un examen des documents, la vérification comprendra aussi des évaluations sur place du système de sûreté. Ces évaluations sur place porteront sur tous les facteurs pertinents relatifs à l'exploitation des aéroports et du transport aérien.

L'examen des documents et les évaluations sur place peuvent viser spécifiquement des domaines particuliers que l'État Y souhaite reconnaître. L'État Y pourrait, par exemple, limiter la portée de sa reconnaissance à des aéroports particuliers ou à des éléments spécifiques dans l'État X, tels que l'inspection-filtrage des bagages de soute.



DÉCISION : VALIDATION

D'après le processus de vérification, l'État Y déterminera formellement si les mesures de sûreté de l'État X donnent un résultat de sûreté équivalent à celui de son propre système. L'État Y arrivera à une décision de valider ou non l'équivalence des mesures de sûreté et documentera sa décision.

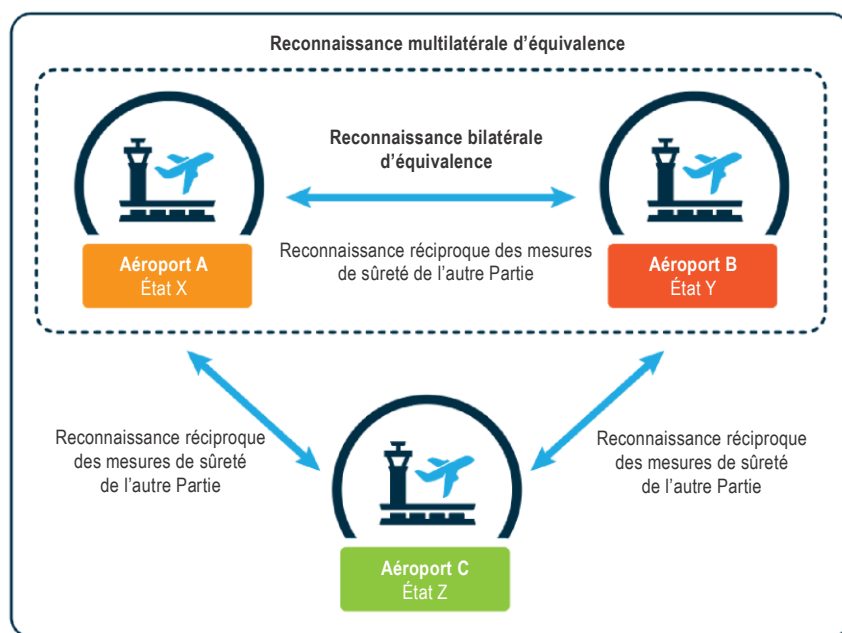
RÉSULTAT : RECONNAISSANCE DE L'ÉQUIVALENCE

La décision de reconnaître l'équivalence peut être multilatérale, bilatérale ou unilatérale (voir figure 3) :

- a) *reconnaissance multilatérale de l'équivalence*. Plus de deux États peuvent choisir d'être parties à une entente de reconnaissance d'équivalence sur une base multilatérale, selon laquelle la reconnaissance de l'équivalence des mesures de sûreté est mutuelle entre tous les États. Un accord formel, sous la forme d'un protocole d'entente, d'un échange de lettres ou d'un Accord de reconnaissance, décrirait toutes les exigences et les responsabilités inhérentes à la mise en œuvre de l'entente de reconnaissance. Ou encore, les États peuvent aussi envisager d'utiliser des Accords relatifs aux services aériens comme véhicule pour conclure des ententes multilatérales.
- b) *bilatérale*. (l'État X reconnaît l'État Y, et l'État Y reconnaît l'État X). Deux États peuvent décider de devenir parties à une entente de reconnaissance d'équivalence sur une base bilatérale, selon laquelle la reconnaissance de l'équivalence des mesures de sûreté est mutuelle entre les deux États. Une entente formelle, sous la forme d'un protocole d'entente, d'un échange de lettres ou d'un Accord de reconnaissance, décrirait

toutes les exigences et les responsabilités inhérentes à la mise en œuvre de l'entente de reconnaissance. Ou encore, les États peuvent aussi envisager d'utiliser des Accords relatifs aux services aériens comme véhicule pour conclure des ententes bilatérales.

- c) *reconnaissance unilatérale d'équivalence*. (p. ex. l'État Y reconnaît l'État X, mais l'État X ne reconnaît pas l'État Y). Lorsque l'environnement opérationnel local ou les restrictions juridiques nationales ne sont pas propices à l'exécution d'une entente formelle, un État peut devenir partie à une entente de reconnaissance d'équivalence avec un autre État sur une base unilatérale (l'État Y reconnaît unilatéralement l'équivalence des mesures de sûreté de l'État X, sans que celui-ci ait à reconnaître réciproquement les mesures du premier État). Même si l'État X n'est pas requis de reconnaître l'équivalence des mesures de sûreté de l'aviation de l'État Y dans le cadre d'une entente unilatérale formelle, il conviendrait néanmoins de définir clairement les responsabilités et dispositions de supervision, ainsi que les dispositions de partage d'information, et de les attribuer aux deux États.



La figure 3 illustre la reconnaissance multilatérale et bilatérale d'équivalence. Toute entente de reconnaissance d'équivalence devrait être notifiée aux États intéressés et aux parties prenantes du secteur. L'appendice contient un modèle d'entente formelle de reconnaissance de l'équivalence de mesures de sûreté de l'aviation.

Figure 3. Reconnaissance multilatérale et bilatérale de l'équivalence des mesures de sûreté

VÉRIFICATION CONTINUE

Une fois une entente de reconnaissance en place, l'État Y mènera périodiquement des évaluations sur les lieux des procédures de sûreté applicables et mises en œuvre par l'État X, comme moyen de revalider l'entente. La fréquence de ces évaluations sur place, qui sera documentée dans l'entente, tiendra compte de la solidité du programme de supervision de la sûreté de l'État X.

NOTIFICATION DES CHANGEMENTS AFFECTANT LA RECONNAISSANCE D'ÉQUIVALENCE

Tout changement pertinent qui pourrait affecter la validité de l'entente de reconnaissance de l'équivalence sera communiqué aussitôt que possible entre les États intéressés, comme les changements de l'environnement opérationnel, ou de l'environnement de la menace et des risques.

Il conviendrait de mettre en place des mécanismes d'échange d'information entre les autorités compétentes, les aéroports et les transporteurs, afin de faciliter et de rationaliser les changements dans les environnements opérationnels.

Tous changements importants prévus dans les programmes de sûreté, les règlements, les procédures ou les législations nationales, qu'ils découlent de l'évolution de l'environnement de la menace ou de considérations locales, seront communiqués aussitôt que possible aux États intéressés.

Si un cas de non-conformité non résolu est observé durant les activités de supervision de l'État X, et qu'il a des incidences sur les résultats de sûreté, ou s'il y a un soupçon raisonnable de non-conformité par l'État X, cette information sera communiquée aux États aussitôt que possible.

Se fondant sur les informations reçues, les États détermineront si la reconnaissance est encore valide. L'État Y se réservera le droit de suspendre ou de résilier une entente de reconnaissance d'équivalence si les circonstances le mènent à penser que les mesures de sûreté applicables mises en œuvre dans l'État X (ou à l'Aéroport A) n'arrivent plus à donner des résultats de sûreté équivalents.

Lorsque des États deviennent parties à une entente de reconnaissance d'équivalence, que ce soit sur une base multilatérale ou bilatérale, toute entente nouvelle ou existante de reconnaissance d'équivalence sera divulguée à tous les États intéressés. De même, les États se réserveront le droit de suspendre ou de résilier leur entente de reconnaissance d'équivalence s'ils estiment que la nouvelle entente de reconnaissance d'équivalence conclue par un État avec lequel ils ont également des ententes peut ou va compromettre des ententes existantes.

APPLICATIONS DES ENTENTES DE RECONNAISSANCE D'ÉQUIVALENCE

Les mesures de reconnaissance des mesures de sûreté entre les États peuvent donner lieu à diverses applications, dont la plus connue est le contrôle unique de sûreté, où les passagers en correspondance et leurs bagages de cabine et/ou leurs bagages de soute sont exemptés de l'inspection-filtrage à l'aéroport de correspondance (Aéroport B) s'ils ont déjà été inspectés-filtrés à un niveau équivalent à leur aéroport de départ (Aéroport A). Les exploitants d'aéronefs et d'aéroports, se fondant sur leur propre évaluation des risques, peuvent décider de ne pas offrir l'exemption des contrôles de sûreté à la suite de l'entente.

CONTRÔLE UNIQUE DE SÛRETÉ

Le contrôle unique de sûreté permet aux passagers en correspondance et leurs bagages de cabine et/ou leurs bagages de soute d'être exemptés d'inspection-filtrage s'ils ont déjà été adéquatement inspectés-filtrés à l'aéroport d'origine.

Le contrôle unique de sûreté unique peut donc être général (les passagers et les bagages de cabine et de soute sont exemptés d'une nouvelle inspection-filtrage) ou particularisé (par exemple, seuls les bagages de soute sont exemptés). Une entente de contrôle unique de sûreté peut couvrir toutes les activités de correspondance entre deux États, ou sa portée peut se limiter à un aéroport ou une aérogare spécifique, à un certain nombre d'aéroports ou à tous les aéroports d'un État.

AVANTAGES ET DÉFIS DU CONTRÔLE UNIQUE DE SÛRETÉ

Le contrôle unique de sûreté peut ne pas être approprié pour tous les États et pour tous les aéroports d'un État. Il est recommandé de faire une analyse des risques/coûts/avantages pour chacun des aéroports intéressant toutes les parties prenantes pour déterminer la pertinence de mettre en œuvre un contrôle unique de sûreté.

AVANTAGES possibles :

- coopération accrue entre les États ;
- durabilité accrue de la sûreté de l'aviation, ce qui permettrait une nouvelle répartition des ressources ;
- un processus de correspondance plus direct pour les passagers avec des connexions plus brèves, moins de vols de correspondance ratés et moins de bagages égarés (« rush bags ») à la destination ;
- gains d'exploitation et d'efficacité pour les aéroports et les compagnies aériennes, notamment moins de retards ;
- satisfaction accrue des passagers qui bénéficient d'une expérience de voyage plus douce.

DÉFIS à prendre en considération par l'État Y :

- modification de l'infrastructure aéroportuaire pour protéger les passagers en salle de correspondance contre les interventions non autorisées, ou pour traiter un flux séparé de bagage de soute ;
- ressources accrues nécessaires par l'autorité compétente pour établir et maintenir l'entente, incluant la nécessité d'évaluations sur les lieux ;
- surveillance des changements de l'environnement mondial de la menace et des risques, et se préparer à prendre les mesures appropriées en réponse à ces changements, telles que le rétablissement temporaire ou permanent de l'inspection-filtrage durant les correspondances ;
- identification des problèmes de responsabilité qui peuvent empêcher la conclusion d'une entente.

CONSIDÉRATIONS D'INFRASTRUCTURE AVEC LE CONTRÔLE UNIQUE DE SÛRETÉ

Les ententes de contrôle unique de sûreté couvriront les questions liées à l'infrastructure et la protection des passagers en correspondance et leurs bagages de cabine contre les interventions non autorisées. Le principe primordial de la sûreté à guichet unique est d'assurer que les passagers visés par l'entente et leurs effets personnels ne soient pas mélangés avec les passagers qui n'ont pas été soumis à une inspection-filtrage équivalente.

Les États devraient aussi considérer les effets du contrôle unique de sûreté sur les services de douane et autres services de protection frontalière.

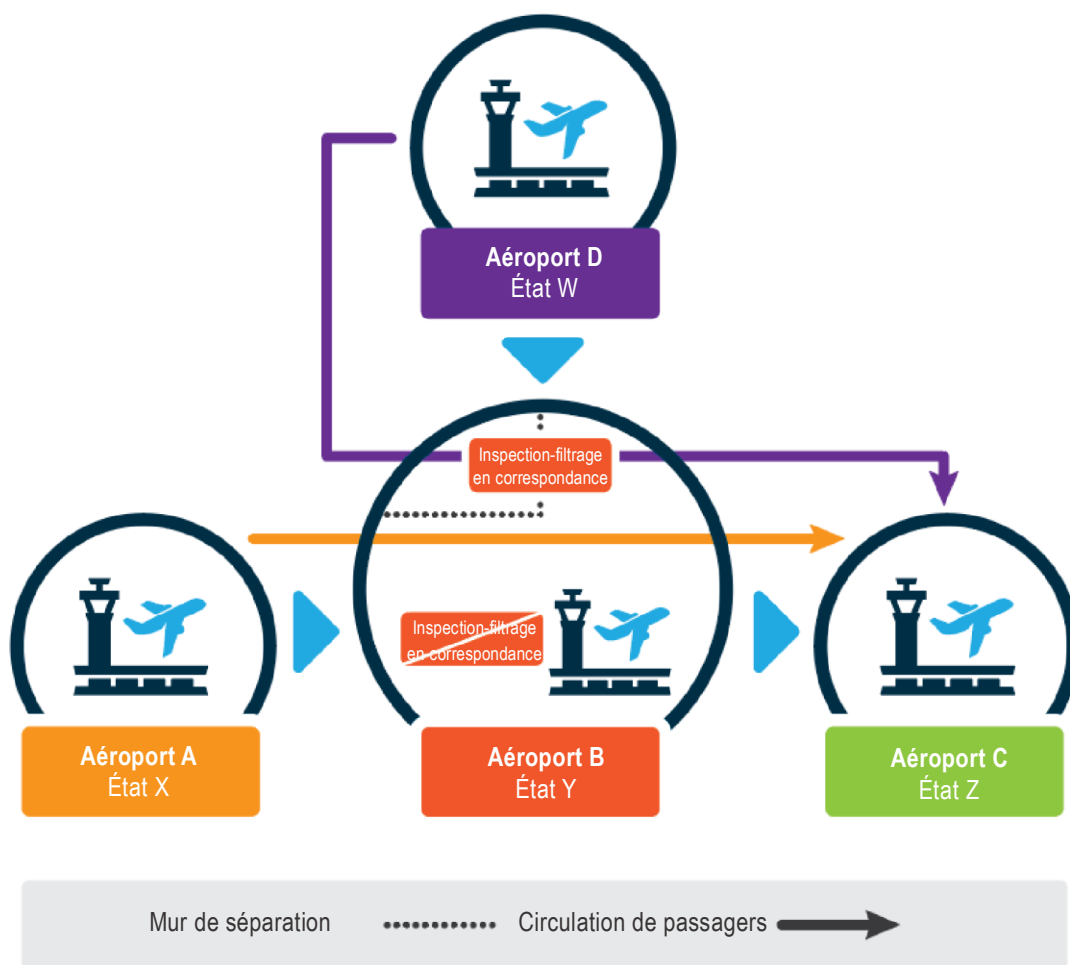


Figure 4. Séparation des passagers pour le contrôle unique de sûreté

Aux aéroports de correspondance où une entente de contrôle unique de sûreté est en place, les passagers en correspondance non couverts par l'entente seront soumis à l'inspection-filtrage avant d'être autorisés à se mêler aux passagers couverts par l'entente. Les passagers arrivant de l'Aéroport A seront protégés des passagers arrivant de l'Aéroport D jusqu'à ce que ces derniers soient inspectés-filtrés. Un tel scénario est illustré à la figure 4, où l'État X et l'État Y ont une entente de contrôle unique de sûreté entre les Aéroports A et B, alors qu'aucune entente n'existe avec l'État W à l'Aéroport D. Les passagers arrivant de l'Aéroport D ne se mêleront pas aux passagers en correspondance arrivant de l'Aéroport A jusqu'à ce qu'ils soient inspectés-filtrés à l'Aéroport B. Des barrières physiques, sinon des barrières procédurales, seront mises en place pour séparer les passagers. Dans le cas d'une ségrégation procédurale, une fouille de la zone d'arrivée sera menée avant de permettre aux personnes visées par une entente de sûreté à guichet unique d'utiliser les mêmes locaux.

Des plans conjoncturels devraient être mis en place pour couvrir tout changement de l'environnement de la menace et des risques, ou tout autre changement important touchant la validité du contrôle unique de sûreté. Des mécanismes devraient être mis en œuvre en tout temps dans l'État Y (ou l'Aéroport B) pour permettre une nouvelle inspection-filtrage de tous les passagers, les bagages de cabine et/ou de soute arrivant de l'État X (ou l'Aéroport A).

Les ententes de contrôle unique de sûreté devront également tenir compte des autres ententes de sûreté à guichet unique, par exemple, les passagers en correspondance, et leurs bagages de cabine et/ou de soute qui arrivent de l'Aéroport A à l'Aéroport B peuvent avoir été transférés à l'Aéroport A depuis une variété d'aéroports. Dans le cadre des processus de validation et de la vérification continue, l'État de l'Aéroport A sera en mesure de démontrer que des contrôles efficaces de sûreté donnant un résultat de sûreté équivalent ont déjà été appliqués à ces passagers, leurs bagages de cabine et/ou de soute, soit à l'Aéroport A, ou à l'aéroport d'origine avant l'Aéroport A.

APPENDICE

PROTOCOLE D'ENTENTE TYPE SUR LA RECONNAISSANCE MUTUELLE DES MESURES DE SÛRETÉ DE L'AVIATION POUR LE CONTRÔLE UNIQUE DE SÛRETÉ OU D'AUTRES ENTENTES ENTRE (...) ET (...)

Note.— La formulation utilisée dans ce modèle de protocole d'entente ne l'est qu'à titre indicatif. Le libellé final peut différer en fonction des besoins, exigences et règlements des États. Dans tous les cas, avant l'élaboration et la mise au point finale de protocoles d'entente de ce genre, il conviendrait de consulter les autorités juridiques nationales pour déterminer si l'État veut établir un accord juridiquement contraignant ou une entente non contraignante.

PRÉAMBULE

[Énumérer les Parties/Participants concernés par la présente entente, notamment les autorités compétentes respectives et/ou les aéroports visés.]

Considérant l'importance des dispositions de l'Annexe 17 à la *Convention de l'aviation civile internationale*, et en particulier des normes *[énumérer les dispositions applicables, le cas échéant]*, et de *[énumérer d'autres dispositions, le cas échéant]* ;

Réaffirmant l'obligation que les Parties/Participants concernés par la présente entente ont les uns envers les autres de protéger la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite ;

[énumérer d'autres obligations, le cas échéant]

Les Parties/Participants sont convenus ce qui suit : établir des normes mutuellement acceptées en matière de contrôles et de procédures de sûreté, en vertu desquelles *[États]* peuvent *[dans un aéroport particulier, le cas échéant]* exempter des procédures d'inspection-filtrage supplémentaires les passagers en correspondance, les bagages de cabine et de soute *[et le fret, le cas échéant]* qui sont arrivés de *[États et/ou aéroports]* et s'acheminent vers *[États et/ou aéroports]*, et les vols de retour sur le même itinéraire.

DÉFINITIONS

[Cette section devrait contenir les mots ou termes utilisés dans le présent protocole d'entente, y compris dans les pièces jointes qui font partie intégrante de ce dernier.]

PORTÉE

[Cette section devrait établir les paramètres de l'entente, en ce qui concerne par exemple les passagers et les bagages de cabine et/ou de soute et certains aéroports et routes devant être énumérés dans le document.]

Exemple :

{

Le présent protocole d'entente énonce les conditions – décrites plus en détail dans la procédure opérationnelle type figurant en pièce jointe audit protocole – en vertu desquelles les Parties/Participants reconnaissent mutuellement et acceptent les contrôles de sûreté des uns et des autres qui s'appliquent aux passagers, aux bagages de cabine et aux bagages de soute *[et au fret, le cas échéant]*.

La reconnaissance et l'acceptation mutuelles, par les Parties/Participants, des contrôles de sûreté de *[État et/ou aéroport]* peuvent conduire à la mise en œuvre d'un système de contrôle unique de sûreté en ce qui concerne les passagers et les bagages de cabine et de soute *[et le fret, le cas échéant]* en correspondance/transbordement à *[État et/ou aéroport]*.

Sur les routes couvertes par la présente entente, tous les passagers et les bagages de cabine et/ou de soute *[et le fret, le cas échéant]* sont soumis à une inspection-filtrage complète et à des contrôles de sûreté à *[États et/ou aéroports]*.

}

ENTENTE RELATIVE AU CONTRÔLE UNIQUE DE SÛRETÉ

[Cette section devrait décrire l'entente relative au contrôle unique de sûreté entre les Parties/Participants et ses résultats opérationnels inhérents.]

Exemple :

{

Sous réserve d'un examen permanent, *[indiquer le nom des autorités compétentes concernées par l'entente relative au contrôle unique de sûreté]* peuvent à *[État et/ou aéroport]* exempter des procédures d'inspection-filtrage supplémentaires les passagers en correspondance, les bagages de cabine et/ou de soute *[et le fret, le cas échéant]* qui voyagent entre *[États et/ou aéroports]* via *[États et/ou aéroports]* ou à bord d'un vol de retour sur la même route.

Les procédures d'inspection-filtrage relatives aux routes couvertes par le présent protocole d'entente peuvent être rétablies dans les *[États et/ou aéroports]* où :

- a) un acte d'intervention illicite ayant une incidence sur les routes ou les vols concernés s'est produit ;
- b) les passagers en correspondance et les bagages de cabine et/ou de soute *[et le fret, le cas échéant]* en transbordement n'ont pas fait l'objet d'une inspection-filtrage complète à leur point d'origine ;ou

-
- c) des informations relatives à une menace spécifique visant les routes ou les vols concernés ont été reçues.

Lorsque des procédures d'inspection-filtrage sont rétablies, les [indiquer le nom des autorités compétentes concernées par l'entente relative au contrôle unique de sûreté] devraient en aviser les autres Parties/Participants par écrit dès que possible.

}

CONFIDENTIALITÉ ET NON-DIVULGATION

[Cette section devrait traiter de la confidentialité et de la protection des documents, informations et autres données reçus, partagés ou fournis entre États, notamment les rapports d'évaluation sur place. Elle devrait aussi comprendre des dispositions autorisant les États et les parties prenantes du secteur qui sont touchés à être notifiés des modalités et du processus de vérification utilisés pour obtenir la reconnaissance.]

Exemple :

{

Les Parties/Participants respectent la confidentialité de tous les documents, informations et autres données reçus ou fournis par une autre Partie/un autre Participant en vertu du présent protocole d'entente et de ses annexes, nonobstant la résiliation ou la suspension dudit protocole.

Les Parties/Participants signent un accord de non-divulgence suivant le modèle joint au présent protocole d'entente (voir pièce jointe), lorsqu'ils échangent des informations confidentielles en vertu dudit protocole et de ses annexes.

Les Parties/Participants font en sorte que leurs employés, préposés et/ou agents respectent les obligations de confidentialité prévues dans le présent protocole d'entente et ses annexes, et soient liés de la même manière par ces obligations.

}

BASE DE RECONNAISSANCE MUTUELLE DES MESURES DE SÛRETÉ

Dispositions générales

[Cette section devrait définir la compétence juridique des États pour conclure la présente entente, notamment leurs obligations eu égard aux dispositions de sûreté établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale, des Annexes désignées de la Convention relative à l'aviation civile internationale, en particulier l'Annexe 17, et d'autres instruments juridiques qui leur sont applicables.]

Exemple :

{

Conformément à leurs droits et obligations existants en vertu du droit international, les Parties/Participants affirment leur obligation mutuelle de protéger la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite.

Les Parties/Participants réaffirment qu'ils agissent conformément aux dispositions en matière de sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et celles figurant dans des Annexes désignées de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, en particulier l'Annexe 17, dans la mesure où ces dispositions sont applicables aux Parties/Participants.

Les Parties/Participants requièrent des [États, exploitants d'aéronefs et/ou aéroports] qu'ils agissent conformément à ces dispositions en matière de sûreté de l'aviation. En conséquence, chaque Partie/Participant notifie aux autres Parties/Participants, sur demande, toute différence entre ses règlements et pratiques et les normes de sûreté de l'aviation qui auraient une incidence sur les compagnies aériennes des autres Parties/Participants.

}

PROCESSUS DE VÉRIFICATION ET DE VALIDATION

[Cette section devrait faire mention des documents examinés (comme ceux énumérés au chapitre 11) et des informations échangées dans le cadre de la procédure de vérification et de validation, et confirmer que les États et les aéroports visés ont vérifié mutuellement les procédures appliquées par les uns et les autres, en se fondant sur les évaluations sur place des contrôles de sûreté appliqués.]

Exemple :

{

Les Parties/Participants reconnaissent qu'ils ont échangé tous les règlements et procédures écrites pertinents afin d'assurer une connaissance mutuelle des contrôles de sûreté mis en place, en ce qui concerne particulièrement l'inspection-filtrage des passagers et des bagages de cabine et/ou de soute. Il s'agit, entre autres, de la fourniture d'informations portant sur les éléments ci-après :

- a) les lois, règlements, pratiques et procédures qui régissent les contrôles de sûreté aéroportuaire pertinents ;
- b) le matériel d'inspection-filtrage utilisé à [États et/ou aéroports], l'utilisation opérationnelle du matériel d'inspection-filtrage et les procédures d'étalonnage et d'entretien du matériel, le cas échéant ;
- c) le recrutement, la vérification des antécédents, la formation et les procédures de certification du personnel de sûreté ;
- d) les mesures pertinentes de suivi des performances et de la qualité à [États et/ou aéroports] ;

- e) les outils, mesures et procédures de maintien de la sûreté des passagers, des bagages de cabine et/ou des bagages de soute après l'inspection-filtrage à [États et/ou aéroports] ;
- f) les outils, mesures et procédures de maintien de la sûreté des passagers, des bagages de cabine et/ou des bagages de soute durant la correspondance/le transbordement à [États et/ou aéroports] ;
- g) les informations pertinentes sur tout cas de non-conformité constaté au cours des deux dernières années dans des domaines qui ont été établis par les organismes d'audit nationaux ou internationaux d'une Partie/d'un Participant comme compromettant la sûreté des passagers, des bagages de cabine et/ou des bagages de soute à [États et/ou aéroports], ainsi que les plans de mesures correctrices mis en œuvre pour remédier à ces cas de non-conformité avérés ;
- h) les dispositions pertinentes en matière de supervision des autorités compétentes de chaque Partie/Participant ;
- i) les informations pertinentes sur toute entente relative au contrôle unique de sûreté ou sur tout accord de reconnaissance mutuelle mis en place entre une Partie/un Participant et un autre État.

Les Parties/Participants reconnaissent avoir échangé des informations sur les contrôles de qualité pertinents découlant des programmes nationaux de contrôle de la qualité et/ou de tous les documents équivalents en place, lorsqu'ils sont disponibles. Ces informations se rapportent, entre autres :

- a) au nombre d'enquêtes, d'inspections et de tests sur lesquels repose le contrôle de la qualité ;
- b) aux entités effectuant ces enquêtes, inspections et tests ;
- c) aux précisions sur le mode de réalisation de ces enquêtes, inspections et tests.

Les Parties/Participants reconnaissent avoir échangé des informations sur l'environnement de menace et de risque des uns et des autres, notamment toute menace constatée contre [énumérer les États, aéroports et/ou routes/vols].

Les Parties/Participants reconnaissent avoir vérifié les procédures mises en œuvre par les uns et les autres, sur la base d'évaluations sur place et/ou d'opérations de validation sur pièces des mesures de sûreté et des contrôles appliqués aux passagers et aux bagages de cabine et/ou de soute [et au fret, le cas échéant].

La méthodologie et les résultats de toute évaluation sur place ou validation sur pièces des mesures et contrôles de sûreté d'une autre Partie/d'un autre Participant sont partagés entre la Partie/le Participant qui valide et les Parties/Participants dont les dispositions sont en cours de validation. Ces informations ne peuvent être partagées avec un tiers sans le consentement explicite des Parties/Participants concernés.

Une liste des mesures et contrôles de sûreté mis en place à la suite des échanges d'informations mentionnés dans cette section peut figurer en pièce jointe au présent protocole d'entente.

}

EXAMEN CONTINU

[Cette section devrait traiter des mécanismes permettant aux États de se notifier mutuellement ainsi que de notifier d'autres États touchés et les parties prenantes du secteur des changements importants ayant une incidence négative sur l'application de la reconnaissance des mesures équivalentes. La section devrait aussi comprendre les dispositions relatives aux réévaluations effectuées sur place à intervalles réguliers, et préciser la fréquence de ces réévaluations.]

Exemple :

{

Après l'entrée en vigueur du présent protocole d'entente, les Parties/Participants devraient :

- a) s'informer mutuellement de toute modification importante des programmes, règlements et procédures écrites qui est pertinente pour le fonctionnement continu du présent protocole d'entente ;
- b) s'informer mutuellement, à une fréquence convenue d'un commun accord, de toute modification importante des mesures de contrôle de la qualité mentionnées dans le présent protocole d'entente ;
- c) faciliter la vérification mutuelle des procédures mises en œuvre, comme convenu d'un commun accord, sur la base d'évaluations sur place et/ou d'opérations de validation sur pièces des contrôles de sûreté appliqués aux passagers et aux bagages de cabine et/ou de soute *[et au fret, le cas échéant]* ;
- d) donner une suite favorable aux demandes de l'un ou l'autre des Parties/Participants d'assister en tant qu'observateurs aux inspections de sûreté effectuées par les autres Parties/Participants ;
- e) obtenir le consentement écrit de l'autre Partie avant d'autoriser l'exploitation par *[exploitants d'aéronefs]* de vols autres que ceux couverts par le présent protocole d'entente ;
- f) se notifier mutuellement et immédiatement toutes les informations importantes (en particulier celles relatives aux contrôles de sûreté) et toutes les menaces pouvant influencer sur les routes couvertes par le présent protocole d'entente ;
- g) se notifier mutuellement toute nouvelle entente – comme celle relative au contrôle unique de sûreté ou à la reconnaissance mutuelle – ou toute intention d'en conclure avec d'autres États, voire toute modification aux ententes ou accords existants qui peut influencer sur les routes couvertes par le présent protocole d'entente ;
- h) se notifier mutuellement et immédiatement tous les cas importants de non-conformité constatés, les incidents ou les facteurs susceptibles d'avoir une incidence négative sur les mesures de sûreté appliquées aux bagages de soute *[et au fret, le cas échéant]* sur les routes couvertes par le présent protocole d'entente.

}

NOTIFICATION DES INCIDENTS ET ENQUÊTE SUR CEUX-CI

[Cette section devrait prévoir le droit des États à mener des enquêtes lorsqu'ils le jugent nécessaire.]

Exemple :

{

En cas d'acte d'intervention illicite ou de défaillance importante du contrôle de sûreté touchant les routes couvertes par le présent protocole d'entente, *[nom de l'autorité compétente concernée]*, qui est l'État d'immatriculation des vols visés, ouvre une enquête. Les autres Parties/Participants peuvent être associés au processus d'enquête et faciliter celui-ci.

Aucune disposition du présent alinéa n'empêche une Partie/un Participant autre que celle/celui qui a ouvert l'enquête d'entamer sa propre enquête.

Une fois l'enquête terminée, toutes les Parties/tous les Participants sont informés de ses résultats. Au besoin, chaque Partie/Participant prend les mesures correctrices ou de redressement appropriées pour remédier à la cause de cet acte d'intervention illicite ou de défaillance du contrôle de sûreté, conformément aux obligations juridiques applicables à l'échelle internationale. Chaque Partie/Participant informe également les autres Parties/Participants des résultats des mesures de redressement prises.

}

CONSULTATION

[Cette section devrait comprendre des dispositions permettant aux États de se consulter en cas de désaccord découlant de l'entente ou si des modifications s'imposent.]

Exemple :

{

Tout litige ou différend découlant de l'interprétation, de la mise en œuvre ou de l'application des dispositions du présent protocole d'entente peut être réglé à l'amiable dans le cadre de consultations entre les Parties/Participants. Ces consultations peuvent commencer dans un délai mutuellement convenu à compter de la date de réception d'une demande de consultations.

La non-conclusion d'une entente satisfaisante dans un délai mutuellement convenu à compter du début des consultations constituera, pour le Participant ayant demandé les consultations, un motif de prise de mesures pour retenir, révoquer, suspendre ou imposer des conditions appropriées aux autorisations des routes choisies.

}

SUSPENSION ET RÉSILIATION

Suspension temporaire unilatérale

[Cette section devrait faire mention du droit de chaque État de suspendre temporairement l'entente, en tout ou en partie, à cause par exemple d'un doute raisonnable de non-conformité, en cas d'inexécution de la part de l'autre Partie/Participant, pour des raisons de sûreté nationale, d'intérêt national, d'ordre public ou de santé publique, ou à la suite de l'échec des consultations.]

Exemple :

{

Une Partie/un Participant peut unilatéralement suspendre temporairement, en tout ou en partie, l'application du présent protocole d'entente pour des raisons par exemple d'urgence, de sûreté nationale, d'intérêt national, d'ordre public ou de santé publique. Avant de suspendre le présent protocole d'entente, la Partie/le Participant informe par écrit les autres Parties/Participants des raisons de la suspension, à moins que l'urgence de la situation ne permette pas une telle notification.

La Partie/le Participant consulte les autres Parties/Participants avant de suspendre unilatéralement l'application du présent protocole d'entente, à moins que l'urgence de la situation ne permette pas de telles consultations.

Une Partie/un Participant qui suspend le présent protocole d'entente peut lever la suspension dans un délai raisonnable après que la raison de cette suspension ne soit plus pertinente. La Partie/le Participant peut informer par écrit les Parties/Participants de la levée de sa suspension du présent protocole d'entente.

Lorsqu'une situation d'urgence le justifie, ou pour éviter de ne pas agir conformément aux dispositions du présent protocole d'entente, le Participant qui estime que l'autre a dérogé aux dispositions de la présente section peut prendre des mesures conservatoires appropriées à tout moment. Les Participants s'efforcent d'informer immédiatement les autres Participants à cette entente si ces mesures sont prises.

}

Résiliation unilatérale

[Cette section devrait établir le processus par lequel un État peut mettre fin à l'entente, et fixer la date de prise d'effet de cette résiliation.]

Exemple :

{

Une Partie/un Participant peut mettre fin à tout moment au présent protocole d'entente en donnant un avis écrit aux autres Parties/Participants. Le présent protocole d'entente prend fin dans un délai mutuellement convenu après la date de réception d'un tel avis par les autres Parties/Participants, à moins d'un retrait de cet avis par consentement mutuel de l'ensemble des Parties/Participants avant l'expiration du délai en question.

Lorsqu'une situation d'urgence le justifie, ou pour éviter de ne pas agir conformément aux dispositions du présent protocole d'entente, le Participant qui estime que l'autre a dérogé aux dispositions de cette section peut mettre fin à la présente entente à tout moment. Les Participants s'efforcent d'aviser immédiatement les autres Participants à cette entente si ces mesures sont prises.

}

MODIFICATIONS

[Cette section devrait établir la procédure par laquelle les États peuvent demander par écrit la modification de l'ensemble ou d'une partie quelconque de l'entente, les États intéressés devant en convenir mutuellement par écrit.]

Exemple :

{

Le présent protocole d'entente et ses pièces jointes peuvent être modifiés par écrit à tout moment par consentement mutuel écrit des Parties/Participants, et tout amendement fait partie intégrante du protocole d'entente et de ses pièces jointes. Une telle modification entre en vigueur à la date fixée par écrit par les Parties/Participants.

}

CONTACTS

[Cette section devrait indiquer les points de contact établis dans chaque État pour la communication de toute information pertinente.]

DATE D'ENTRÉE EN VIGUEUR

[Cette section devrait fixer la date d'entrée en vigueur de l'entente.]

SIGNATURES

[Cette section devrait prévoir les signatures des représentants des États concernés qui sont autorisés à conclure des ententes en vue de la reconnaissance de l'équivalence.]

SUPPLÉMENTS AU MODÈLE DE PROTOCOLE D'ENTENTE

SUPPLÉMENT A – LISTE DES AÉROPORTS, EXPLOITANTS D'AÉRONEFS ET/OU ROUTES

(comprend tous les aéroports et/ou exploitants d'aéronefs reconnus par les Parties/Participants, et les routes choisies, le cas échéant)

SUPPLÉMENT B – ACCORD DE NON-DIVULGATION

Les Parties/Participants conviennent de ne pas divulguer, diffuser ou rendre autrement disponibles l'un quelconque des documents, son contenu ou toute donnée connexe résultant de l'échange d'informations entre chacun d'eux à tout tiers ou entité sans leur consentement écrit préalable, et/ou d'utiliser ces documents, leur contenu ou toute donnée connexe à toute fin étrangère au présent protocole d'entente, à moins d'en être tenus par la loi. Si une telle divulgation ou utilisation est exigée par la loi, la Partie/le Participant qui reçoit l'information devrait en aviser par écrit la Partie/le Participant qui fournit le document, l'information ou d'autres données

En cas de violation de la confidentialité de ces documents, informations et autres données, en tout ou en partie, par les employés, préposés et/ou agents d'une Partie/d'un Participant, cette Partie/ce Participant devrait prendre les mesures appropriées à l'encontre des employés, préposés et/ou agents responsables de la violation, conformément à la législation de l'État.

SUPPLÉMENT C – MESURES DE SÛRETÉ

(liste récapitulative des mesures de sûreté mises en place par les Parties/Participants)

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">• sûreté aéroportuaire• prescriptions de planification aéroportuaire• côté ville, côté piste, zones de sûreté à accès réglementé et aires critiques des zones de sûreté à accès réglementé• aires aéroportuaires délimitées• contrôle d'accès• inspection-filtrage des personnes autres que des passagers, ainsi que des objets transportés• examen des véhicules• surveillance, patrouilles et autres contrôles physiques• sûreté des aéronefs• passagers et bagages de cabine• inspection-filtrage des passagers et des bagages de cabine• protection des passagers et des bagages de cabine• passagers potentiellement perturbateurs | <ul style="list-style-type: none">• bagages de soute• inspection-filtrage des bagages de soute• protection des bagages de soute• rapprochement des bagages• fret et poste• contrôles de sûreté pour le fret et la poste• protection du fret et de la poste• poste et matériel des exploitants d'aéronefs• provisions de bord• provisions et fournitures pour l'aéroport• mesures de sûreté en vol• recrutement et formation du personnel• équipements de sûreté• vols de personnalités très importantes (VVIP) |
|---|---|

— FIN —