



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 14 : Sûreté de l'aviation — Politique

RECONNAISSANCE DE L'ÉQUIVALENCE DES MESURES DE SÛRETÉ - CONTRÔLE UNIQUE DE SÛRETÉ

(Note présentée par la Colombie, le Pérou et le Chili,
et appuyée par la Bolivie, le Brésil, l'Équateur, le Panama et l'Uruguay)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Depuis 1995, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) n'a cessé d'exhorter les États à élaborer et à signer des instruments internationaux de collaboration mutuelle afin de permettre la coopération entre les États dans le cadre d'un engagement spécifique et durable en faveur de l'échange technique et de la reconnaissance de l'équivalence des mesures de sûreté de l'aviation civile, conduisant à une meilleure affectation des ressources, à une facilitation de la prestation des services de sûreté de l'aviation civile et des opérations aériennes, et à une plus grande satisfaction des usagers du transport aérien international.

Compte tenu de ce qui précède et des conclusions de la seizième réunion des Autorités de l'aviation civile de la région SAM (RAAC/16), tenue à Lima, au Pérou, les 6 et 7 décembre 2018, au cours de laquelle les Autorités ont été exhortées à poursuivre leurs efforts pour rendre effective la reconnaissance de l'équivalence, il a été décidé, le 6 décembre 2019, lors du Premier Forum international sur les nouvelles perspectives de facilitation dans le cadre de la sûreté de l'aviation civile, qui s'est tenu à Bogota, en Colombie, de signer un accord-cadre de coopération multinationale en matière de sûreté de l'aviation civile (AVSEC) et de reconnaissance de l'équivalence des mesures de sûreté de l'aviation civile dans l'inspection des passagers, des bagages de cabine, des effets personnels et des bagages de soute entre les États contractants de la région Amérique du Sud en vertu de la Convention internationale de l'aviation civile entre la Colombie, le Chili et le Pérou. Il est important de noter que, bien que l'accord pour un contrôle unique de sûreté ait été signé entre deux ou plusieurs États contractants, il est élaboré pour des aéroports internationaux spécifiques, à savoir l'aéroport international Jorge Chavez de Lima et l'aéroport international El Dorado de Bogota. Le Chili, quant à lui, effectue les analyses juridiques nécessaires pour obtenir le soutien opérationnel réglementaire requis.

¹ Version espagnole fournie par la Colombie.

| | |
|--|--|
| <p>Suite à donner : l'Assemblée est invitée à :</p> <p>a) promouvoir les avantages que les États tirent du contrôle unique de sûreté au niveau régional et à soutenir sa mise en œuvre régionale par les États afin de renforcer la soutenabilité de la sûreté de l'aviation, la facilitation et l'amélioration de l'expérience des passagers par le biais de la collaboration et l'utilisation adéquate des ressources ;</p> <p>b) examiner les avantages d'une mise en œuvre du contrôle unique de sûreté alignée sur le Plan mondial pour la sûreté de l'aviation (GASep), qui permettrait aux régions de renforcer l'efficacité et la durabilité du transport aérien en harmonisant la sûreté et la facilitation ;</p> <p>c) demander instamment aux États de partager des informations sur les conclusions des audits USAP-CMA réalisés par l'OACI comme moyen d'effectuer des analyses de risques qui peuvent contribuer à la rédaction d'accords ou de protocoles d'entente sur le contrôle unique de sûreté ;</p> <p>d) élaborer des éléments indicatifs et fournir une assistance technique complémentaire pour la mise en œuvre régionale du contrôle unique de sûreté afin de renforcer la soutenabilité de la sûreté de l'aviation, la facilitation et l'amélioration de l'expérience des passagers par la collaboration et l'utilisation adéquate des ressources ;</p> <p>e) consulter les États contractants sur la nécessité d'exiger des mesures et des procédures en plus de celles convenues dans l'accord-cadre de mise en œuvre du contrôle unique de sûreté. Toute exigence spéciale de ce type est soumise aux organes appropriés pour discussion entre les États de la région et, le cas échéant, un amendement est inclus dans l'annexe et/ou dans les documents d'orientation élaborés par l'OACI.</p> | |
| <i>Objectifs stratégiques :</i> | La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Sûreté et facilitation</i> . |
| <i>Incidences financières :</i> | Sans objet |
| <i>Références :</i> | Annexe 9 – <i>Facilitation</i> Annexe 17 – <i>Sûreté de l'aviation</i> Doc 8973, <i>Manuel de sûreté de l'aviation de l'OACI</i> Doc 10118, <i>Plan mondial pour la sûreté de l'aviation civile</i> Doc 10152, <i>Manuel sur le dépistage et la gestion des risques transfrontières liés à la COVID-19</i> Document d'orientation sur la reconnaissance de l'équivalence des mesures de sûreté - <i>Contrôle unique de sûreté</i> . A37-WP/99, <i>Accords et protocoles d'entente des États membres dans le domaine de la sûreté et de la facilitation</i> HLCC2021-WP/188, <i>Reconnaissance de l'équivalence des mesures de sécurité – contrôle unique de sûreté (OSS) et couloirs sanitaires (PHC)</i> |

1. INTRODUCTION

1.1 La mondialisation a été un aspect important du développement et de la croissance économique des États, dans lequel le transport aérien commercial a joué un rôle majeur, car il a favorisé le tourisme et la connectivité entre les pays. Selon l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), la connectivité repose sur le déplacement des passagers, du courrier et du fret effectué en peu de points de transit, ce qui rend le voyage aussi court que possible et optimise la satisfaction des utilisateurs à un moindre coût.

1.2 La réactivation actuelle de l'aviation civile internationale constitue un grand défi pour le monde, car elle oblige l'industrie aérienne à s'efforcer de réduire les coûts du traitement, des procédures et

de la facilitation de la circulation des voyageurs, des marchandises et du courrier dans les aéroports, ce qui souligne, plus que jamais, l'importance de la mise en œuvre des accords de coopération entre les États qui ont déjà signé des accords et la formulation d'engagements bilatéraux et multilatéraux concrétisés par des accords de coopération technique ou des protocoles d'entente dans le cadre de la stratégie de réactivation de l'aviation commerciale et de l'industrie aéronautique en général, pour les États qui n'ont pas conclu de tels accords.

1.3 L'article 37 de la Convention relative à l'aviation civile internationale prévoit que « *chaque État contractant s'engage à collaborer pour assurer le plus haut degré possible d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation concernant les aéronefs, le personnel, les voies aériennes et les services auxiliaires, dans tous les domaines où cette uniformité facilitera et améliorera la navigation aérienne* » ; l'Annexe 17 – *Sûreté de l'aviation* à la Convention relative à l'aviation civile internationale et le Doc 8973 – *Manuel de sûreté de l'aviation* autorisent et définissent les méthodes que les États peuvent utiliser pour reconnaître l'équivalence des mesures de sûreté des autres États afin d'éviter la répétition des contrôles de sûreté des passagers, des bagages de cabine, des bagages de soute et des marchandises en transit et en transbordement.

1.4 La reconnaissance de l'équivalence des mesures de sûreté est réalisée efficacement en fonction des meilleures pratiques et de l'application de normes communes entre les États, qui inspirent la confiance mutuelle et permettent de faire le premier pas vers la validation des procédures. La confiance mutuelle entre en jeu dans la mise en œuvre normalisée des règlements, normes et procédures de sûreté de l'aviation civile qui figurent dans l'Annexe 17 - *Sûreté de l'aviation* à la Convention de Chicago pour la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite.

1.5 Dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a demandé aux États d'établir et de conclure des protocoles d'entente unilatéraux, bilatéraux et/ou multilatéraux fondés sur les risques, et portant sur la reconnaissance et l'acceptation des mesures de sûreté de l'aviation civile en vue de renforcer la durabilité du système de sûreté de l'aviation en évitant la duplication inutile des contrôles de sûreté.

1.6 En outre, cette année marquera le vingtième anniversaire de la mise en œuvre du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) de l'OACI, conçu spécifiquement pour surveiller en permanence le niveau de mise en œuvre des normes de l'Annexe 17 dans les États membres. Les informations recueillies au cours des 20 dernières années ont contribué et continuent de contribuer à maintenir vivant l'esprit de l'article 37 de la Convention de Chicago.

1.7 La Colombie et le Pérou ont ratifié l'accord en 2021 et ont depuis lors mis en œuvre les étapes mentionnées dans le document signé, étant donné que les avantages de la résolution des problèmes de connectivité communs aux aéroports internationaux de Lima et de Bogota peuvent être vérifiés (lors de visites techniques bilatérales cette année) et que des mesures de sûreté ont été prises pour atténuer les risques pour l'aviation civile dans le cadre équilibré de la sûreté et de la facilitation.

1.8 La structure de la convention-cadre a été déterminée avant la pandémie (fin 2019). Des restrictions ont été introduites dans le monde entier au premier trimestre 2020 en raison de la COVID-19 et de son impact majeur sur l'industrie aéronautique, qui a gravement affecté les finances et la confiance des usagers.

2. AVANTAGES DU CONTRÔLE UNIQUE DE SURETÉ (OSS) POUR LA COLOMBIE ET LE PÉROU

2.1 Les procédures normalisées sont très bénéfiques pour la facilitation du transport aérien car elles réduisent considérablement la probabilité de contact entre les personnes, leurs bagages, le fret et le courrier. Grâce à ces procédures qui reposent sur l'utilisation de systèmes technologiques efficaces et sur le partage en temps opportun des informations sur les passagers, l'OSS est sûr et efficace en termes de sûreté de l'aviation et de santé publique.

2.2 L'autorité et l'industrie ont vu les avantages locaux et internationaux que le système de l'aviation civile tire de la mise en œuvre par les États de la reconnaissance de l'équivalence de la sûreté, en adaptant l'infrastructure tout en respectant les règlements existants de l'aviation civile, réduisant ainsi les temps de correspondance pour les passagers, les bagages, le fret et le courrier.

2.3 Avantages du contrôle unique de sûreté (OSS):

- a) réponse à l'invitation de l'OACI à renforcer la coopération interétatique ;
- b) réduction des ressources investies jusqu'à présent par l'industrie pour la répétition des contrôles ;
- c) évitement de la duplication des contrôles par la validation des procédures ;
- d) avantages pour la santé publique grâce à la réduction des risques pour les usagers du transport aérien et les travailleurs de l'aviation, sans pour autant nuire à la sûreté de l'aviation civile ;
- e) partage des meilleures pratiques utilisées par chaque État.