



## ASSEMBLÉE — 37<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

#### Point 13 : Politique en matière de sûreté

#### ACCORDS ET MÉMORANDUMS D'ENTENTE POUR LES ÉTATS MEMBRES EN MATIÈRE DE SÛRETÉ ET DE FACILITATION

(Note présentée par la Colombie)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note a pour but de montrer l'importance croissante que revêt le développement d'aéroports pivot tels que ceux de Maiquetía, Bogotá, Panama, Lima, São Paulo, San José de Costa Rica, San Salvador et d'autres pour la facilitation, l'efficacité et l'économie du transport aérien.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à prendre note de l'importance d'évaluer l'état de développement et de mise en œuvre des comités nationaux de facilitation et de sûreté de l'aviation et de voir comment on pourrait assurer une coordination régionale et rationaliser le système au moyen de procédures homogènes régies par des accords de coopération entre États.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note se rapporte à l'Objectif stratégique B — Sûreté – <i>Renforcer la sûreté de l'aviation civile mondiale</i> et à l'Objectif stratégique D — Efficacité – <i>Améliorer l'efficacité des activités aéronautiques.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Néant.
<i>Références :</i>	Annexe 17 — <i>Sûreté</i> , norme 4.4.2 Doc 8973, <i>Manuel de sûreté pour la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite</i> , Volume 4 — Mesures préventives de sûreté Doc 9902, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 28 septembre 2007)</i> 7 <sup>e</sup> réunion du GESPA, 3 – 5 décembre 2007, Panama (Initiative Sûreté de l'aviation et facilitation, Programme Feu vert — Programa Luz Verde)

## 1. INTRODUCTION

1.1 Le secteur du transport aérien a connu d'importants changements tels que la mondialisation du marché, la concurrence d'autres modes de transport, la libéralisation du transport aérien et les luttes tarifaires entre compagnies aériennes.

1.2 Ces changements ont forcé les acteurs de l'aviation civile à développer de nouvelles capacités et de nouvelles compétences. Il est donc clair que les États doivent veiller à ce que leurs aéroports s'adaptent aux situations nouvelles et adoptent des modèles de gestion convenant aux nouveaux impératifs résultant de la forte croissance des nombres de passagers dans la région.

1.3 Le dilemme que posent la sûreté de l'aviation et la facilitation exige une approche créatrice et novatrice qui permette de respecter les normes tout en réduisant les coûts et en gagnant en efficacité. Dans l'hémisphère occidental, des aéroports pivot se constituent à Maiquetía, Bogotá, Panama, Lima, São Paulo, San José de Costa Rica, San Salvador et ailleurs, où la facilitation doit contribuer à l'efficacité et à l'économie du transport aérien. Il faut pour cela un nouveau mécanisme, fondé sur la norme 4.4.2 de l'Annexe 17, par lequel les passagers provenant de certains aéroports ou de certaines plaques tournantes puissent avoir le « feu vert » qui leur facilite les formalités d'inspection/filtrage lorsqu'ils sont en transit ou en correspondance vers d'autres vols.

1.4 Il se trouve cependant que le Doc 8973 de l'OACI — *Manuel de sûreté pour la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite* ne définit pas de procédures minimales normalisées pour valider l'inspection/filtrage des passagers en correspondance, validation que doivent approuver les États membres désireux d'appliquer cette facilitation.

## 2. ANALYSE

2.1 Il est important que les États étudient les meilleures pratiques et les meilleures technologies pour harmoniser, accélérer et améliorer les processus de sûreté, d'immigration et de douane. Ces meilleures pratiques concernent tous les agents de la chaîne du transport aérien.

2.2 À ce sujet, il ne faut pas perdre de vue que la facilitation doit intégrer toutes les mesures possibles pour simplifier les formalités et accélérer le congé pour l'entrée, le transit et le départ des aéronefs, des équipages, des passagers, des bagages, des marchandises, de la poste et des fournitures, en supprimant tous les obstacles et retards inutiles aux aéroports qui servent à l'aviation civile internationale.

2.3 Les considérations clés concernent donc :

- le contrôle des frontières : douane et immigration ;
- les contrôles de sûreté ;
- le congé et l'embarquement des passagers — transporteurs aériens ;
- le paiement des taxes aéroportuaires ;
- l'information des passagers.

2.4 Le but de la facilitation est de réduire au minimum les perturbations et les retards dus aux contrôles et aux procédures de sûreté dans les activités de l'aviation civile, mais sans réduire l'efficacité de ces contrôles et procédures. Dans la norme 4.4.2 de l'Annexe 17, l'OACI fait obligation à chaque État de veiller à ce que les passagers en correspondance ainsi que leurs bagages de cabine soient soumis à une

inspection/filtrage avant leur embarquement, 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 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. Les normes 4.4.3 et 4.4.4 portent aussi sur cette question.

2.5 Bon nombre de nos pays ont un mélange de passagers ou doivent réinspecter/filtrer les passagers parce que la norme 4.4.2 n'est pas appliquée. Et même si elle l'est, des inspections aux points d'origine auraient amélioré l'efficacité. Dans ces conditions, il conviendrait d'élaborer une procédure normalisée pour tous. Cela permettrait de respecter les normes et, de façon générale, d'accroître l'efficacité tout en améliorant la sûreté.

2.6 Il est donc proposé de définir un mécanisme d'inspection/filtrage pour les États qui deviennent volontairement parties à un mémorandum d'entente multilatéral établissant les conditions générales du programme « Feu vert ». Une réunion préparerait un protocole minimal concernant la norme de sûreté de l'aviation à laquelle les États signataires du mémorandum pour le programme d'inspection/filtrage « Feu vert » devraient se conformer.

2.7 Dans le cadre de ce programme, le protocole serait mis en œuvre dans les États par l'entremise d'un groupe d'experts qui vérifierait que les normes minimales de sûreté de l'aviation sont appliquées et qui accorderait en conséquence le « feu vert » comme validation pour les pays de la région parties au mémorandum d'entente visés par la norme 4.4.2 de l'Annexe 17. Cela faciliterait les flux en transit aux plaques tournantes. Il faudrait déterminer la périodicité de ces inspections sur place, compte tenu des menaces décelées dans la région ou dans le pays, du niveau de risque, des demandes des États ou des impératifs de contrôle.

### 3. SUITE À DONNER

3.1 L'Assemblée est invitée :

- a) à examiner la proposition, de façon qu'elle soit mise en œuvre et permette à chaque pays d'évoluer en fonction des changements constants que connaissent la gestion et la sûreté de l'aviation civile, et d'appliquer les normes de sûreté tout en préservant l'efficacité et la compétitivité ;
- b) à approuver l'initiative visant à établir un groupe de travail constitué d'experts des États pour rédiger un mémorandum d'entente établissant les normes de sûreté minimales acceptables et les procédures de vérification permettant de donner le « feu vert ».