



ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 14 : Sûreté de l'aviation

CONCEPT DE PROCÉDURES DE SÛRETÉ DE L'AVIATION DANS LA LÉGISLATION INTERNATIONALE

[Note présentée par les membres de la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC¹)]

SOMMAIRE

La présente note traite du concept de procédures de sûreté de l'aviation civile internationale conformément aux doctrines et principes de la légitimité internationale.

La suite proposée à l'Assemblée figure au paragraphe 6.

1. INTRODUCTION

1.1 Depuis les années soixante, la communauté de l'aviation civile internationale a élaboré, par l'intermédiaire de l'OACI, plusieurs dispositions et normes qui sont inscrites dans les conventions bien connues relatives à la sûreté de l'aviation pour traiter du phénomène des actes d'intervention illicite dans l'aviation civile.

1.2 Le 22 mars 1974, en application de l'article 37 de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944), le Conseil de l'OACI a approuvé les SARP dans le domaine de la sûreté, que l'on a appelées l'Annexe 17.

1.3 Au lendemain des événements du 11 septembre 2001, date à laquelle l'aviation civile a été utilisée comme arme de destruction massive, le Conseil a recommandé l'adoption de procédures complémentaires et d'amendements à l'Annexe 17 dans le but de renforcer le niveau de sûreté de l'aviation civile internationale. Certains États ont appliqué des procédures strictes de sûreté de l'aviation, même si ces mesures étaient en conflit avec les intérêts des passagers et les doctrines et principes de l'aviation civile internationale qui avaient été adoptées à cette fin. La question qu'on est en droit de se

¹ Arabie saoudite, Bahreïn, Égypte, Émirats arabes unis, Iraq, Jamahiriya arabe libyenne, Jordanie, Liban, Maroc, Oman, Palestine, Qatar, République arabe syrienne, Soudan, Tunisie et Yémen.

poser est la suivante : **Dans quelle mesure les législateurs ont-ils réussi à établir les fondements juridiques et les principes internationaux liés aux procédures de sûreté de l'aviation civile internationale ?**

2. FONDEMENTS JURIDIQUES

2.1 Premièrement, les Conventions internationales.

2.2 Les législateurs internationaux ont formulé des instruments internationaux qui demandent aux États d'adopter des procédures appropriées pour traiter du phénomène des actes d'intervention illicite dans l'aviation civile internationale. De nombreux contrôles et de nombreuses dispositions ont ainsi été élaborés pour traiter de ce phénomène et pour limiter son expansion. D'où, la conclusion de la Convention de Tokyo (1963), de la Convention de La Haye (1970) et des Conventions de Montréal de 1971, 1988 et 1991, ce qui démontre que la communauté internationale a pris conscience de la gravité de ce problème dès les années 1960.

2.3 Lesdites conventions ont défini le traitement juridique de l'infraction, les pouvoirs du commandant de bord et les obligations de l'État. Bien qu'elles aient traité de la nature juridique de l'infraction, elles n'ont nullement abordé la question de la sévérité des mesures. Elles se sont plutôt préoccupées de l'application de lourdes peines aux auteurs, ayant toujours à l'esprit l'intérêt des passagers, quelle que soit leur nationalité, leur religion ou leur couleur. Étant donné les profondes préoccupations des États en ce qui concerne les actes criminels visant à miner et à détruire le transport aérien, plusieurs d'entre eux ont demandé instamment à l'OACI de veiller davantage à contenir ce phénomène haineux, et de prendre des mesures internationales appropriées pour l'éliminer et travailler pour assurer la sécurité et la sûreté de la navigation aérienne internationale. Les efforts déployés à cet égard ont eu pour résultat l'approbation par le Conseil de l'OACI de normes et de pratiques recommandées (SARP) visant à orienter ses travaux dans le domaine de la sûreté de l'aviation, qui devraient au minimum être obligatoires pour les États contractants.

3. NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES (SARP)

3.1 Le concept :

Pour lutter contre les actes illicites et récurrents perpétrés contre l'aviation civile, le Conseil de l'OACI a approuvé, le 22 mars 1973, en application de la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale, des normes et pratiques recommandées appelées Annexe 17 à la Convention. L'OACI a également publié le Manuel de sûreté, qui contient les éléments détaillés et pratiques de ces SARP, dont l'application uniforme dans le monde entier est cruciale pour la sécurité du transport aérien international.

3.2 Objectifs :

À ce jour, l'OACI a élaboré environ 90 SARP qui traitent de la sûreté de l'aviation civile internationale en vue d'assurer la sécurité des passagers, des équipages, du personnel au sol et du public et de les protéger contre les actes d'intervention illicite dans l'aviation civile, comme le stipule la norme 2.1.1 de l'Annexe 17. Nous notons que cette norme traite de la protection de la sécurité, de l'efficacité et de la régularité du transport aérien. Cela est confirmé davantage dans la norme 2.1.2 qui stipule que : « Chaque État contractant établira une organisation, et élaborera et mettra en application des règlements, pratiques et procédures pour protéger l'aviation civile contre les actes de l'intervention illicite, en tenant compte de

la sécurité, de la régularité et de l'efficacité des vols ». On déduit de cette norme que les mesures de sûreté sont liées à l'intérêt de l'aviation civile.

3.3 **Portée de l'application :**

La portée de l'application internationale des normes de sûreté de l'aviation peut être résumée comme suit :

a) au niveau de l'État :

- l'établissement et la mise en œuvre d'un Programme national écrit de sûreté de l'aviation civile ;
- l'établissement d'un comité national de sûreté de l'aviation ;
- l'établissement d'une organisation de sûreté de l'aviation ;

b) au niveau du secteur des services de l'aviation civile :

ceux-ci comprennent la sûreté des aéroports et des compagnies aériennes, les mesures de précaution en matière de sûreté et d'autres domaines, notamment : la formation, la coopération internationale, les installations et le financement.

3.4 L'objectif de ces mesures est de prévenir les actes d'intervention illicite dirigés contre l'aviation civile, que des armes, explosifs ou tous autres engins dangereux puissent être employés pour commettre un acte d'intervention illicite (norme 4.1). Il est demandé aux États d'adopter les mesures nécessaires pour protéger les aéronefs dont on a des raisons fondées de croire qu'ils pourraient être la cible d'un acte d'intervention illicite (norme 5.1.1).

3.5 L'objectif ici est de trouver des moyens efficaces pour assurer la conformité à ces SARP. À cette fin, il est demandé d'introduire le concept de certification dans le programme de sûreté de l'aviation afin de traiter des aspects tels que la sûreté de l'aviation, les inspecteurs, le manuel des inspecteurs, la délivrance des licences au personnel de sûreté, et les critères de sélection et de qualification. Ceci nous conduira à la nécessité d'intégrer les normes de sûreté de l'aviation dans les spécifications en vue d'obtenir des certificats d'exploitation des aéroports et des compagnies aériennes.

4. **PRINCIPES DE SÛRETÉ DE L'AVIATION ET MESURES PRÉVUES DANS LA LÉGISLATION INTERNATIONALE**

4.1 Le 25 mars 1949, le Conseil de l'OACI a approuvé, pour la première fois, les normes internationales sur la facilitation conformément à l'article 37 de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago 1944), qui ont été appelées Annexe 9 à la Convention. L'accent excessif mis sur les procédures strictes de sûreté de l'aviation appliquées par certains États peut être une source de préoccupation et de désagrément pour les passagers. Cependant, l'article 22 de la Convention a renforcé les politiques concernant la mise en œuvre par les États de SARP relatives à la facilitation. Cet article traduit l'engagement, accepté par chaque État contractant, d'adopter toutes les mesures en son pouvoir pour faciliter la sécurité des aéronefs et éviter de retarder sans nécessité les aéronefs, équipages, passagers et cargaisons.

4.2 La question de la facilitation a été traitée par les conventions relatives à la sûreté de l'aviation. L'article 17 de la Convention de Tokyo (1963) stipule que : « les États contractants doivent dûment tenir compte de la sécurité et des autres intérêts de la navigation aérienne et agir de manière à éviter de retarder sans nécessité l'aéronef, les passagers, les membres de l'équipage ou les marchandises ». Le même principe a été adopté par la Convention de La Haye (1970), qui stipule, à l'article 9, que : « Les États contractants prennent toutes mesures appropriées pour restituer ou conserver le contrôle de l'aéronef au commandant légitime ... et que tout État contractant sur le territoire duquel se trouvent l'aéronef, les passagers ou l'équipage facilite aux passagers et à l'équipage la poursuite de leur voyage aussitôt que possible et restitue sans retard l'aéronef et sa cargaison à ceux qui ont le droit de les détenir. » La Convention de Montréal (1971) souligne le principe de la facilitation dans le transport aérien quand elle stipule que les États doivent faciliter la poursuite du vol aussitôt que possible.

4.3 L'OACI a élaboré plusieurs dispositions et normes sur la question de la facilitation dans l'aviation civile. La norme 8.17 stipule que : « Chaque État contractant établira un programme national de facilitation du transport aérien fondé sur les dispositions de facilitation de la Convention. » L'objectif de ce programme, selon la norme 18.8, est « d'adopter toutes les mesures possibles pour faciliter le mouvement des aéronefs, des équipages, des passagers, des marchandises et de la poste en éliminant les obstacles et les retards inutiles ». En outre, il est possible, selon les besoins, d'établir des comités nationaux de facilitation du transport aérien en vue de surveiller la mise en œuvre de la norme 2.1 qui stipule que : « Les États contractants adopteront des mesures appropriées pour le congé des aéronefs », y compris des mesures de sûreté afin de préserver l'avantage de la vitesse qui est l'élément distinctif du transport aérien.

4.4 L'Annexe 17 traite de la question de la facilitation en utilisant le même concept mentionné ci-dessus. La norme 2.1.2 stipule que : « Chaque État établira ... des règlements, pratiques et procédures pour protéger l'aviation civile ... en tenant compte de la sécurité, de la régularité et de l'efficacité des vols. » C'est également ce dont traite la Recommandation 2.2 de l'Annexe 17 en ce qui concerne la sécurité et la facilitation, lorsqu'elle stipule que « Il est recommandé que chaque État contractant prenne des dispositions, toutes les fois que cela sera possible, pour que les contrôles et procédures de sûreté entraînent le moins possible de perturbations ou de retards dans les activités de l'aviation civile, à condition que ne soit pas compromise l'efficacité de ces contrôles et procédures. »

4.5 Nous en déduisons par conséquent qu'un renforcement excessif des mesures de sûreté de l'aviation dans certains États pourrait être une source de préoccupation à cause du conflit que celles-ci pourraient créer avec les intérêts de la facilitation, prévus dans les législations internationales en vigueur.

5. NON-DISCRIMINATION

5.1 Les principes et les objectifs de la Convention de Chicago indiquent clairement que le rôle de l'OACI et de la communauté internationale consiste à considérer l'infraction d'intervention illicite dans l'aviation civile comme un terme générique qui se rapporte à une activité criminelle. Elle n'est pas limitée à certains types de personnes ou à une classe spéciale, et elle ne devrait pas être attribuée à des personnes d'une nationalité particulière. À sa 33^e session, l'Assemblée de l'OACI a fermement condamné tous les actes d'intervention illicite dans l'aviation civile, quels que soient l'endroit où ils ont été commis, l'identité des auteurs ou leurs causes. À la suite de cela, le Programme universel d'audits de sûreté de l'aviation a été lancé, et des normes internationales strictes ont été élaborées en matière de sûreté de l'aviation. Cela signifie que cette activité criminelle est un phénomène universel et n'est pas limitée à un individu, une tradition ou une idéologie religieuse en particulier.

5.2 Le profilage ethnique, religieux et racial en ce qui concerne la sûreté de l'aviation peut aller à l'encontre des buts et des objectifs de l'OACI, et il est contraire à l'article 44 de la Convention de Chicago, en particulier à l'alinéa g) qui demande instamment d'éviter la discrimination entre États contractants. Il n'est pas non plus compatible avec l'alinéa f) qui demande d'assurer le respect intégral des droits des États contractants d'investir dans les compagnies aériennes, et de satisfaire le besoin des peuples du monde d'avoir un transport aérien sûr, régulier, efficace et économique.

5.3 La discrimination sous toutes ses formes et pratiques est rejetée au niveau international, comme l'a exprimé la Conférence mondiale contre la discrimination raciale qui s'est tenue à Durban (Afrique du Sud) du 31 août au 7 septembre 2001. La Conférence a élaboré une convention internationale visant à éliminer toutes les formes de discrimination raciale et d'intolérance. Au lendemain du 11 septembre, certains États ont renforcé leurs procédures d'inspection de sûreté, notamment au moyen du filtrage physique et électronique des passagers et de leurs bagages. Bien que celui-ci soit parfois nécessaire, il ne devrait pas être pratiqué de manière sélective.

5.4 Dans ce contexte, il est nécessaire d'attirer l'attention sur le profilage ethnique et religieux durant les procédures de contrôle aux aéroports lors des départs et des arrivées des vols. Il s'agit de pratiques inacceptables qui violent les principes du droit international.

5.5 Nous en déduisons, en conséquence, que des mesures excessives de sûreté de l'aviation peuvent être une source de préoccupation en raison des conflits qu'elles peuvent entraîner avec l'intérêt et la facilitation de l'aviation civile, prévus dans les législations internationales en vigueur mentionnées ci-dessus.

6. SUITE PROPOSÉE À L'ASSEMBLÉE

6.1 L'Assemblée est invitée :

- a) à incorporer le concept de facilitation dans le domaine de la sûreté de l'aviation conformément aux dispositions de l'Annexe 17 et de l'Annexe 9 à la Convention de Chicago (1944) ;
- b) à introduire la disposition de conformité aux SARP internationales dans le domaine de la sûreté de l'aviation comme exigence pour obtenir les certificats d'exploitation des aéroports et des compagnies aériennes ;
- c) à approuver un système de délivrance de licences (autorisations) au personnel de sûreté de l'aviation en application de la norme 3.4.3, et de s'efforcer de créer le poste d'inspecteur de sûreté de l'aviation, d'élaborer un manuel de l'inspecteur ainsi que des critères pour ce poste ;
- d) à noter que l'application des mesures de sûreté de l'aviation ne devrait pas se faire aux dépens des passagers, et que l'adhésion au principe du renforcement de la sûreté et de la réduction de l'encombrement aux aéroports requiert l'acquisition de systèmes et de technologies modernes de sûreté pour effectuer sans délai les procédures de filtrage des passagers ;

- e) à souligner l'attachement des États contractants au principe de non-discrimination dans les opérations d'aviation civile internationale conformément à la législation internationale en vigueur.

— FIN —