

ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 14 : Sûreté de l'aviation

QUESTIONS RELATIVES À LA SÛRETÉ DE L'AVIATION

(Note présentée par l'Association du transport aérien international – IATA)

SOMMAIRE

Ce mémoire présente le point de vue de l'industrie aérienne sur ce qu'il est essentiel de faire dans trois domaines principaux liés à la sûreté de l'aviation : 1) responsabilité et financement de la sûreté de l'aviation; 2) traitement des passagers indisciplinés ou perturbateurs; 3) réglementation concernant la vente illégale et le transport des systèmes portatifs de défense aérienne (MANPAD).

Le paragraphe 3.1 énonce les actions à prendre par l'Assemblée.

1. INTRODUCTION

1.1 Il existe de nombreuses questions liées à la sûreté de l'aviation, en particulier depuis les événements tragiques du 11 septembre 2001. Toutefois, le présent mémoire en aborde trois :

- a) responsabilité et financement de la sécurité aérienne;
- b) traitement des passagers indisciplinés ou perturbateurs;
- c) réglementation concernant la vente illégale et le transport des systèmes portatifs de défense aérienne (MANPAD). Pour l'IATA, ces trois sujets devraient faire l'objet d'une attention urgente de la part des autorités de l'OACI en raison de leur nature pluridisciplinaire.

1.2 L'IATA a salué, en y prenant une part active, les initiatives de l'OACI dans le domaine de la sûreté de l'aviation, en particulier depuis des événements du 11 septembre 2001. Parmi ces initiatives, la modification rapide de l'Annexe 17 afin de résoudre les nombreuses questions qui se posent dans le domaine de la sûreté de l'aviation. L'OACI a été très active dans chacun des trois domaines de la sûreté de l'aviation

¹ Toutes les versions linguistiques sont fournies par l'IATA.

abordés dans le présent mémoire et des progrès importants ont été réalisés. Il est maintenant temps de consolider les acquis et d'envisager les prochaines étapes dans chacun de ces domaines.

1.3 L'industrie aérienne, pour sa part, a créé en septembre 2001 une coalition des parties prenantes pour coordonner les actions de l'ensemble de l'industrie aérienne afin de créer un système mondial de sûreté et de rétablir la confiance du public à l'égard de l'aviation civile. Les partenaires réunis dans cette coalition, appelée Groupe d'action sur la sûreté globale de l'aviation (GASAG), ont abordé ensemble ou individuellement une série de questions, dont les trois qui font l'objet du présent mémoire. Les opinions formulées ici représentent le point de vue de l'ensemble de l'industrie sur ces questions.

2. QUESTIONS CLÉS

Responsabilité et financement de la sûreté de l'aviation

2.1 L'IATA considère que la sûreté de l'aviation, de même que son financement, relèvent directement des gouvernements. Cette responsabilité couvre la protection des citoyens au sol et dans les airs. La menace à l'endroit des compagnies aériennes équivaut à une menace à l'endroit des États. Par conséquent, les mesures de sécurité et les frais afférents devraient être assumés par les États à même leurs budgets normaux et non pas au moyen d'une taxe ou de tarifs spéciaux appliqués à l'aviation.

2.2 L'IATA estime que l'imposition de frais de sûreté est souvent inéquitable, manque de transparence, n'est pas basée sur les coûts et peut s'avérer discriminatoire par rapport aux autres modes de transport. Étant donné la fragilité actuelle de l'industrie aérienne, les compagnies appréhendent le fardeau financier de nouvelles mesures de sécurité rendues nécessaires par des actes contre les États, qu'ils soient ou non de bonne foi.

2.3 Si, malgré tout, on cherche à recouvrer les coûts des mesures de sûreté auprès des utilisateurs, l'IATA souhaite établir une distinction entre le financement des mesures de sûreté directement liées à l'aviation civile et celles reliées à l'ensemble de la sécurité nationale et du renseignement. Le financement des mesures de sûreté qui ne sont pas directement reliées à l'aviation civile ne devrait pas être assumé pour les fournisseurs de services aériens ou par les usagers. L'IATA enjoint les États de suivre la Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne (Document 9082/6), paragraphe 29, traitant du recouvrement des coûts des mesures de sûreté.

Passagers indisciplinés ou perturbateurs

2.4 Le passager indiscipliné ou perturbateur constitue une menace à la sûreté et à la sécurité de l'aviation partout dans le monde. Des incidents surviennent régulièrement un peu partout dans le monde et leur nature va des incidents mineurs (un passager en colère) aux incidents graves qui menacent la sécurité d'autrui, tant dans les terminaux d'aéroports qu'à bord des appareils.

2.5 Lorsqu'on veut mettre en place une stratégie efficace et cohérente pour faire face aux passagers indisciplinés ou perturbateurs, on est confronté à la difficulté de prendre des mesures légales contre ceux qui commettent des crimes graves à bord des avions. Il s'agit d'un problème de juridiction. Dans de nombreux États, les lois ne prévoient pas qu'on puisse porter des accusations pour des crimes qui ne sont pas commis sur le territoire national. Par conséquent, il est souvent impossible de déposer des accusations contre la personne si l'acte répréhensible a été commis dans un pays qui n'est pas le pays de destination ou à bord d'un appareil qui n'est pas enregistré dans le pays de destination du vol.

2.6 L'OACI a fondé, en 1997, le Groupe d'étude du Secrétariat sur les passagers indisciplinés, sous la responsabilité des Affaires juridiques. Durant les trois années qui ont suivi, ce groupe d'étude a mis au point une législation type qui pourrait s'appliquer aux infractions commises à bord des aéronefs civils par des passagers indisciplinés. Conformément à la résolution A33-4 de la 33^e Assemblée, la circulaire 288 LE/1 : *Guide sur les aspects légaux des passagers indisciplinés ou perturbateurs* a été présentée aux États contractants en juin 2002.

2.7 La législation type a été adoptée par quelques États, mais nous sommes loin d'une mise en œuvre globale. Par conséquent, la législation type aura un certain impact, mais elle n'aura pas l'effet à grande échelle qu'on obtiendrait si un nombre important d'États l'adoptait comme loi nationale.

2.8 En plus de ses activités dans le domaine des législations au niveau des États, l'IATA croit que le Groupe d'étude de l'OACI devrait se remettre au travail pour examiner les amendements nécessaires aux conventions et protocoles internationaux actuels ou pour développer une toute nouvelle convention ou un protocole concernant spécifiquement les questions relatives aux passagers indisciplinés et perturbateurs. Il est clair que les conventions et protocoles actuels comportent de nombreuses zones grises et que cela rend souvent les législations nationales inopérantes lorsqu'il s'agit de traiter avec les passagers indisciplinés ou perturbateurs.

Systèmes portatifs de défense aérienne (MANPAD)

2.9 L'IATA estime que tout État a la responsabilité de protéger les aéronefs civils qui sont exploités sur son territoire ou qui le survolent. Cela englobe la protection contre les attaques au «MANPAD» commises aux aéroports du pays contre des aéronefs à basse altitude, en particulier au décollage et à l'atterrissage. L'État devrait financer toutes les mesures nécessaires pour contrer cette menace.

2.10 Bien que la plupart des efforts en ce domaine portent sur des mesures techniques à bord des aéronefs, l'IATA considère nécessaire d'étudier plus à fond la faisabilité et l'efficacité de tels dispositifs dans un contexte d'aviation commerciale. Les renseignements et les données disponibles sur ces dispositifs se rapportent principalement à des utilisations militaires. Le contexte opérationnel militaire est différent et souvent moins exigeant à l'égard des systèmes que le contexte de l'aviation commerciale, en particulier pour ce qui touche le nombre d'heures d'utilisation par année pour un aéronef typique.

2.11 En ce sens, l'IATA appuie pleinement les efforts en cours dans les organisations internationales telles que l'OACI et la Commission européenne, ou dans des pays comme les États-Unis, en vue de mieux évaluer la faisabilité de tels systèmes dans un contexte d'aviation commerciale.

2.12 L'IATA croit également qu'il faudrait s'intéresser de plus près aux mesures appelées contre-mesures tactiques (terrestres et aériennes), en tant que solutions de remplacement pour les systèmes installés à bord, et ce afin de contrer non seulement les attaques au moyen de «MANPAD», mais aussi au moyen d'autres systèmes d'armement basés au sol, tels que les lance-roquettes (RPG) qui ne peuvent être neutralisés par les systèmes de défense à bord. L'IATA a participé de près aux travaux de l'OACI dans ce domaine, dans le cadre de l'AVSEC.

2.13 Cela dit, l'IATA considère que la meilleure façon de lutter contre ces menaces est la prévention.

2.14 Les efforts pour éliminer ou diminuer la menace des «MANPAD» envers l'aviation civile doivent commencer par une meilleure mise en commun du renseignement parmi les États. Il faut impérativement développer un cadre de travail plus rigoureux et plus efficace afin de limiter l'accès des

individus et des groupes clandestins à ce type d'armement; il faut empêcher la vente illégale de ces systèmes et leurs mouvements transfrontaliers.

3. SUITE À DONNER PAR L'ASSEMBLÉE

3.1 L'IATA propose à l'Assemblée les actions suivantes en tant qu'étapes cruciales à l'égard des questions soulevées dans le présent mémoire :

- a) qu'on demande aux États de revoir les mécanismes actuels de financement de la sûreté de l'aviation dans le cadre de leur juridiction. La responsabilité et le financement de la sûreté de l'aviation devraient relever des États. Le financement devrait être assuré comme on le fait pour les autres questions qui touchent la sûreté nationale et devrait être non discriminatoire par rapport aux autres modes de transport. Si des tarifs sont imposés pour la sûreté de l'aviation, ils devraient être basés sur la Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne (Document 9082/6), paragraphe 29;
- b) qu'on demande aux États d'harmoniser les législations nationales de façon à permettre l'arrestation et les procédures judiciaires à l'encontre des passagers indisciplinés ou perturbateurs, tel qu'on l'expose dans le document *Guide sur les aspects légaux des passagers indisciplinés ou perturbateurs* de l'OACI. On demande aussi à l'OACI d'ordonner la reprise des travaux du Groupe d'étude du Secrétariat sur les passagers indisciplinés afin qu'il examine les modifications nécessaires aux conventions et protocoles internationaux et possiblement qu'il rédige une nouvelle convention ou protocole concernant spécialement le traitement des passagers indisciplinés ou perturbateurs;
- c) que l'OACI examine plus à fond les moyens de faciliter l'application de mesures contre les «MANPAD», notamment :
 - 1) travailler en collaboration ou au sein d'autres agences internationales afin d'améliorer l'échange de renseignements entre les États, de développer un cadre de travail global plus efficace (ce qui pourrait inclure une modification aux conventions ou protocoles existants ou la création d'un nouveau protocole), dans le but de limiter l'accès aux «MANPAD», leur vente illégale et leurs mouvements transfrontaliers;
 - 2) poursuivre les efforts du comité AVSEC et d'autres groupes en vue du développement de contre-mesures tactiques (au sol et en vol) pour neutraliser la menace causée non seulement par les «MANPAD», mais aussi par d'autres armes basées au sol, comme les lance-roquettes (RPG);
 - 3) faire en sorte que les efforts fournis par les États pour mettre au point des mesures techniques à bord des aéronefs soient harmonisés, en particulier lorsqu'il s'agit de critères de certification et d'autres questions techniques. Si des États décident que de tels systèmes sont nécessaires, la décision devrait être basée sur une évaluation exhaustive de la faisabilité et de l'efficacité de ces systèmes. Tous les coûts afférents, directs ou indirects, devraient être assumés par les États.