



NOTE DE TRAVAIL

CONFÉRENCE DE HAUT NIVEAU SUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION (HLCAS)

Montréal, 12 — 14 septembre 2012

Point 6 : Assurer la pérennité des mesures de sûreté de l'aviation — équivalence

**PRINCIPES RÉGISSANT LA COOPÉRATION DANS LE DOMAINE
DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION INTERNATIONALE**

(Note présentée par l'Afrique du Sud, l'Allemagne, l'Arabie saoudite, l'Argentine, l'Australie, le Brésil, le Canada, la Chine, l'Espagne, la Fédération de Russie, la France, l'Italie, le Japon, le Mexique, le Nigéria, la Nouvelle-Zélande, le Qatar, le Royaume-Uni, le Sénégal, Singapour et la Suisse)

SOMMAIRE

La coopération dans le domaine de la sûreté de l'aviation internationale est vivement préconisée par l'OACI et elle est unanimement appuyée par ses États membres vu le caractère transfrontalier des menaces pour la sûreté de l'aviation. La présente note soumet à l'examen de l'OACI et de ses États membres trois principes à appliquer pour renforcer de manière efficace, robuste et durable la coopération dans le domaine de la sûreté de l'aviation internationale, avec pour objectif la formulation, sur la base de ces trois principes, de normes et pratiques recommandées (SARP) à insérer dans l'Annexe 17 à la Convention relative à l'aviation civile internationale.

Suite à donner : La Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation est invitée à prendre les mesures proposées au paragraphe 4.

1. INTRODUCTION

1.1 L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), ses États membres et de nombreuses organisations internationales et régionales reconnaissent depuis longtemps qu'il est important d'encourager la coopération internationale entre les États et les parties prenantes de l'aviation pour améliorer la sûreté de l'aviation aux échelons local et mondial. Cette nécessité découle aussi du fait que les menaces pour l'exploitation de l'aviation civile deviennent plus complexes et débordent les frontières et les limites nationales. Pour atténuer efficacement ces menaces et améliorer la sûreté tout en tenant dûment compte des besoins de la facilitation et de la nécessité de favoriser la croissance économique du transport aérien international, la collaboration internationale entre les États contractants et d'autres parties prenantes est nécessaire et cruciale.

1.2 Le Chapitre 2.4 (Coopération internationale) de l'Annexe 17 — *Sûreté* contient une série de normes et de pratiques recommandées (SARP) sur la coopération internationale dans le domaine de la sûreté de l'aviation, et son Chapitre 5 (Gestion de la riposte aux actes d'intervention) contient d'autres SARP qui elles aussi prescrivent la coopération internationale entre les États contractants en cas d'intervention illicite (voir l'Appendice A).

1.3 La coopération internationale est constamment encouragée à diverses conférences de l'OACI et pendant ses Assemblées. La Conférence internationale de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (19-20 février 2002) a déclaré qu'elle s'engageait à « favoriser la coopération internationale dans le domaine de la sûreté de l'aviation et à harmoniser l'application des mesures de sûreté », à « faire en sorte que les mesures de sûreté soient appliquées de façon aussi économique que possible pour éviter d'imposer un fardeau excessif à l'aviation civile » et « à faire en sorte que, dans la mesure du possible, les mesures de sûreté ne perturbent ni ne gênent la circulation des passagers, du fret, de la poste ou des aéronefs » (voir l'Appendice B). À sa trente-septième session, en 2010, l'Assemblée a reconnu dans sa Résolution A37-17, Appendice G, que « l'élimination des menaces contre l'aviation civile ne peut être réalisée avec succès que grâce à un effort concerté de tous les intéressés et à une étroite collaboration entre les organismes nationaux et les responsables de la réglementation de la sûreté de l'aviation de tous les États contractants ». Elle priait aussi instamment tous les États contractants « d'insérer dans leurs accords multilatéraux et bilatéraux sur les services aériens une clause relative à la sûreté de l'aviation, en tenant compte de la clause type adoptée par le Conseil le 25 juin 1986 et de l'accord type adopté par le Conseil le 30 juin 1989 » (voir l'Appendice C). Dans la Déclaration sur la sûreté qu'elle a adoptée à sa trente-septième session, l'Assemblée de l'OACI a aussi instamment prié les États contractants de prendre certaines mesures pour améliorer la coopération internationale afin de contrer les menaces pour l'aviation civile, et les diverses conférences régionales de l'OACI sur la sûreté de l'aviation tenues depuis deux ans ont de même souligné vigoureusement l'importance de la coopération internationale pour assurer la sûreté de l'aviation dans les États contractants et pour les parties prenantes.

2. PRINCIPES DE LA COOPÉRATION INTERNATIONALE DANS LE DOMAINE DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION

2.1 Pour que la coopération internationale des États contractants dans le domaine de la sûreté de l'aviation soit efficace, robuste et durable, il est recommandé qu'ils envisagent et adoptent des principes de base lorsqu'ils collaborent mutuellement, par exemple quand un État demande à un autre de renforcer ses mesures de sûreté en raison de menaces concrètes ou pour un vol particulier entre ces deux États. Ces principes visent à guider les États contractants et les parties prenantes pour qu'ils coopèrent à l'échelon international de manière pratique en vue d'atteindre les objectifs de sûreté envisagés.

2.2 Ces principes sont les suivants :

a) **Respect de l'esprit de coopération défini dans les accords sur les services aériens bilatéraux et/ou multilatéraux**

La clause sur la sûreté qui figure dans les accords sur les services aériens bilatéraux et/ou multilatéraux conclus par les États contractants devrait consacrer l'esprit de coopération entre leurs parties intéressées, et ce principe devrait être respecté, par exemple en cas de demandes d'assistance ou quand un État contractant demande à un autre que ses aéroports ou ses exploitants d'aéronefs appliquent des mesures de sûreté supplémentaires ou particulières. Ce principe est conforme à la résolution que le Conseil de l'OACI a adoptée le 25 juin 1986 au sujet du traitement de la sûreté de

l'aviation dans les accords bilatéraux et dans laquelle il notait que « les accords bilatéraux sur les services aériens représentent la base juridique principale du transport international des passagers, des bagages, du fret et de la poste » et que les « dispositions relatives à la sûreté de l'aviation devraient faire partie intégrante des accords bilatéraux sur les services aériens ». Notant que les États seraient disposés à coopérer pour atténuer efficacement la gravité des menaces pour la sûreté de l'aviation, ces demandes d'assistance concernant des mesures de sûreté supplémentaires ou particulières devraient être faites à l'échelon bilatéral, conformément aux dispositions de l'accord sur les services aériens.

b) Reconnaissance de l'équivalence des mesures de sûreté

Le deuxième principe concerne la reconnaissance de l'équivalence des mesures de sûreté. Tout État contractant peut demander à un autre État contractant que les aéroports et/ou les exploitants aériens qui relèvent de sa compétence appliquent des mesures de sûreté supplémentaires, en raison de menaces concrètes ou pour réagir à des incidents. Pour ce faire, l'État demandeur devrait tout d'abord tenir compte des mesures de sûreté déjà en place dans l'autre État pour atténuer la menace ou gérer le risque. Il devrait ensuite reconnaître que lesdites mesures sont équivalentes aux siennes si elles permettent d'atteindre les mêmes objectifs de sûreté (p. ex. détection d'articles ou de personnes interdites). L'État demandeur devrait s'abstenir de demander à l'autre État de prescrire des mesures spécifiques sans tenir compte de celles qu'il applique déjà. Au contraire, toutes les parties intéressées devraient adopter une approche axée sur les résultats pour maximiser l'efficacité. Autrement, les voyageurs seront gravement déconcertés et les mesures prises risqueront de se chevaucher inutilement, ce qui entraînera en bout de ligne une utilisation des ressources limitées qui laissera à désirer. Cette réaffectation des ressources pour satisfaire les exigences de l'État demandeur risque aussi de causer dans d'autres domaines de la sûreté de l'aviation des failles désastreuses que les terroristes pourront exploiter. Il faudrait aussi que l'État demandeur et d'autres États contractants se consultent constamment par anticipation pour que la coopération soit la plus pratique et la plus efficace.

c) Pleins feux sur les résultats

Selon le troisième principe, qui est étroitement lié à celui du § 2.2, alinéa b), il est recommandé aux États contractants de toujours avoir à l'esprit la qualité de la sûreté qu'ils atteindront quand ils coopéreront pour appliquer des mesures de sûreté de l'aviation internationale. Il est plus raisonnable et beaucoup plus pratique d'appliquer une approche axée sur les résultats qu'une méthode exagérément contraignante. Selon ce principe, les États contractants devraient collaborer pour attaquer de concert toute menace pour la sûreté de l'aviation en admettant que chaque État a le droit d'agir avec souplesse et de décider par lui-même quelles mesures et quels mécanismes de sûreté sont les meilleurs et les plus pratiques pour atteindre le résultat qu'il envisage, avec les ressources dont il dispose. Cela permet aux États contractants de tenir compte de facteurs importants tels que leur évaluation du risque et des menaces dans leur territoire, l'exploitation de leurs aéroports et de leurs compagnies aériennes, leurs méthodes et procédures de sûreté et de facilitation, leur disponibilité de ressources, leur géographie, leur législation, leur culture et d'autres circonstances nationales. Cette approche est bien dans la ligne de la norme 2.4.1 l'Annexe 17 qui

prescrit que « *Chaque État contractant s'assurera que les demandes d'autres États contractants relatives à des mesures de sûreté supplémentaires pour un ou des vols spécifiques assurés par des exploitants de ces autres États sont satisfaites, dans la mesure du possible. L'État demandeur prendra en considération les mesures alternatives proposées par l'autre État, équivalentes à celles qui sont demandées.* » Ce principe couvrirait aussi le recours à des approches axées sur le risque pour arrêter les mesures de sûreté de l'aviation, et aussi la nécessité que les États reconnaissent mutuellement leurs mesures et procédures de sûreté, au lieu d'exiger que des mesures de sûreté identiques aux leurs soient prises et appliquées. Ce qui est important, c'est que la menace en cause soit comprise et convenue par les intéressés et que des mesures efficaces soient prises pour l'atténuer et permettre ainsi d'atteindre le résultat escompté. Il est probable que seules seront durables les mesures qui sont arrêtées compte tenu des conditions locales.

2.3 Ces trois principes devraient être appliqués en collaboration avec le secteur de l'aviation. Cela permettrait de tenir compte du fait que l'aviation, en particulier les exploitants d'aéroports et d'aéronefs, doivent souvent prendre des mesures correctrices pour assurer la sûreté au sol. Les États contractants devraient donc, quand il y a lieu, rechercher la collaboration de l'aviation pour assurer la sûreté de l'aviation internationale, en particulier quand il s'agit de reconnaître les efforts d'autres États contractants. Ce sujet se rapporte en particulier aux principes du § 2.2, alinéas b) et c) ci-dessus, dans le cadre desquels un des objectifs clés devrait consister à éviter les doubles emplois pour maximiser l'utilisation efficace des ressources et à réduire le plus possible les coûts à la charge de l'aviation causés par l'obligation qu'ils ont de respecter les règlements. De plus, les États devraient établir de concert avec le secteur de l'aviation les mesures et procédures de sûreté les plus appropriées pour atteindre les résultats stipulés, en tenant compte des aspects commerciaux de l'exploitation et des circonstances connexes, surtout parce que beaucoup d'exploitants d'aéronefs et d'autres parties prenantes de l'aviation ont des activités internationales qui débordent les frontières nationales et relèvent de régimes juridiques multiples.

3. CONCLUSION

3.1 Il est recommandé que l'OACI et ses États membres adoptent les trois principes ci-dessus pour renforcer pratiquement, durablement et efficacement la coopération internationale en matière de sûreté de l'aviation. Ces principes protègent la souveraineté des États, sont conformes à l'esprit des accords bilatéraux et/ou multilatéraux sur le transport aérien et ils respectent les SARP de l'OACI. Ils visent aussi à éviter toute confusion et les doubles emplois ainsi que l'imposition unilatérale de mesures de sûreté qui ne tiennent pas assez compte de celles qui sont déjà en place pour faire face aux menaces pour la sûreté. Cela permettra de continuer d'appliquer des mesures qui sont vraiment nécessaires, de ménager la souplesse des méthodes et des moyens de leur application et de favoriser l'usage optimal des ressources limitées et l'efficacité de l'obtention des résultats escomptés en matière de sûreté.

4. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE DE HAUT NIVEAU SUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION (HLCAS)

4.1 La Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation est invitée à :

- a) avoir à l'esprit les trois principes décrits au § 2.2 relatifs à la coopération en matière de sûreté de l'aviation internationale ;

- b) recommander que l'OACI et ses États membres adoptent ces trois principes comme base de la coopération internationale en matière de sûreté de l'aviation ;
- c) recommander de tenir compte de ces trois principes dans la formulation des normes et pratiques recommandées (SARP) relatives à la coopération internationale en matière de sûreté de l'aviation qui figurent dans l'Annexe 17.

APPENDICE A

EXTRAITS CONCERNANT LA COOPÉRATION INTERNATIONALE TIRÉS DES CHAPITRES 2 ET 5 DE L'ANNEXE 17— SÛRETÉ À LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

2.4 Coopération internationale

2.4.1 Chaque État contractant s'assurera que les demandes d'autres États contractants relatives à des mesures de sûreté supplémentaires pour un ou des vols spécifiques assurés par des exploitants de ces autres États sont satisfaites, dans la mesure du possible. L'État demandeur prendra en considération les mesures alternatives proposées par l'autre État, équivalentes à celles qui sont demandées.

2.4.2 Chaque État contractant coopérera avec d'autres États pour établir et échanger des renseignements sur des programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile, des programmes de formation, ainsi que des programmes de contrôle de la qualité, selon les besoins.

2.4.3 Chaque État contractant établira et mettra en œuvre des procédures pour partager, dans la mesure du possible, avec d'autres États contractants les renseignements sur les menaces contre les intérêts de ces États en matière de sûreté de l'aviation.

2.4.4 Chaque État contractant établira et mettra en œuvre des procédures appropriées de protection et de traitement des renseignements relatifs à la sûreté communiqués par d'autres États contractants ou des renseignements relatifs à la sûreté qui ont des incidences sur les intérêts d'autres États contractants en matière de sûreté, afin de veiller à ce que ces renseignements ne soient pas utilisés ou divulgués de façon inappropriée.

2.4.5 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant audité partage, comme il convient et dans le respect de sa souveraineté, les résultats de l'audit réalisé par l'OACI et les mesures correctrices prises par l'État audité, si un autre État contractant lui en fait la demande.*

2.4.6 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant inclue dans chacun de ses accords bilatéraux de transport aérien une clause concernant la sûreté de l'aviation, en tenant compte de la clause type élaborée par l'OACI.*

2.4.7 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant mette à la disposition des autres États contractants, sur demande, une version écrite des parties pertinentes de son programme national de sûreté de l'aviation civile.*

2.4.8 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant qui a partagé des informations au titre du § 2.4.5 en avise l'OACI.*

5.2 Riposte

5.2.2 Chaque État contractant qui a la responsabilité d'assurer des services de la circulation aérienne à un aéronef qui fait l'objet d'un acte d'intervention illicite recueillera tous les renseignements qui se rapportent au vol de cet aéronef et les transmettra à tous les autres États responsables des organismes des services de la circulation aérienne intéressés par le vol, y compris ceux de l'aéroport de destination

connue ou présumée, de manière que les mesures de protection appropriées puissent être prises en temps utile, en route et à la destination connue, probable ou possible de l'aéronef.

5.2.5 Tout État contractant dans lequel a atterri un aéronef qui est l'objet d'un acte d'intervention illicite signalera, par le moyen le plus rapide, cet atterrissage à l'État d'immatriculation de l'aéronef et à l'État de l'exploitant et transmettra également le plus rapidement possible les autres renseignements pertinents disponibles :

- a) aux deux États mentionnés ci-dessus ;
- b) à tout État dont des ressortissants ont été tués ou blessés ;
- c) à tout État dont des ressortissants ont été pris en otages ;
- d) à tout État dont on sait que des ressortissants se trouvent à bord de l'aéronef ;
- e) à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

5.2.6 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant veille à ce que les renseignements communiqués à la suite des mesures prises conformément aux dispositions du § 5.2.2 soient diffusés aussitôt que possible, sur le plan local, aux organismes des services de la circulation aérienne intéressés, aux administrations d'aéroport appropriées, à l'exploitant et aux autres intéressés.*

5.2.7 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant coopère avec d'autres États afin de fournir une riposte conjointe à un acte d'intervention illicite. Il est également recommandé que, lorsqu'il prend des mesures sur son territoire pour libérer les passagers et les membres d'équipage d'un aéronef victime d'un acte d'intervention illicite, chaque État contractant tire parti, le cas échéant, de l'expérience et des capacités de l'État de l'exploitant, de l'État de construction et de l'État d'immatriculation de l'aéronef en question.*

5.3 Échange de renseignements et comptes rendus

5.3.1 Chaque État contractant concerné par un acte d'intervention illicite fournira à l'OACI tous les renseignements pertinents relatifs à la sûreté à propos de cet acte aussitôt que possible après sa résolution.

5.3.2 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant échange des renseignements avec d'autres États contractants, comme il le juge approprié, sur la gestion de la riposte à un acte d'intervention illicite, et qu'il fournisse en même temps ces renseignements à l'OACI.*

APPENDICE B

DÉCLARATION DE LA CONFÉRENCE MINISTÉRIELLE DE HAUT NIVEAU SUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION (19-20 FÉVRIER 2002), MONTRÉAL

La Conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté de l'aviation, convoquée par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à son siège à Montréal les 19 et 20 février 2002, et à laquelle ont participé les ministres et autres hauts responsables représentant 154 États et 24 organisations internationales,

Réaffirmant la condamnation de l'usage des aéronefs civils comme armes de destruction et des autres actes d'intervention illicite dirigés contre l'aviation civile, quels qu'en soient les auteurs, le lieu et les raisons,

Consciente de la nécessité de renforcer les mesures visant à prévenir tous les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile,

Soulignant le rôle vital que l'aviation civile joue dans le développement économique,

Soulignant que la sécurité et la sûreté sont des éléments fondamentaux en aviation civile qui doivent être examinés globalement,

Réaffirmant que les États sont responsables de la sûreté et de la sécurité de l'aviation civile, que les services de transport aérien et les services afférents soient assurés par des organismes gouvernementaux, autonomes ou privés,

Notant les améliorations importantes qui ont été apportées récemment à la sûreté de l'aviation dans un grand nombre d'États,

Reconnaissant qu'il est essentiel d'adopter une approche uniforme dans un système mondial pour assurer la sûreté de l'aviation dans le monde entier, et que des carences dans une partie quelconque de ce système constituent une menace pour l'ensemble du système mondial,

Affirmant qu'un système mondial de sûreté de l'aviation impose une responsabilité collective à tous les États,

Notant que les ressources supplémentaires qui seront nécessaires pour garantir le renforcement des mesures de sûreté de l'aviation pourront créer une charge financière excessive pour les ressources déjà limitées des pays en développement,

DÉCLARE son engagement à :

— obtenir la mise en œuvre intégrale des conventions multilatérales sur la sûreté de l'aviation, des normes et pratiques recommandées (SARP) et des Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) de l'OACI ainsi que des résolutions de l'Assemblée et des décisions du Conseil de l'OACI concernant la sûreté et la sécurité de l'aviation ;

- appliquer dans les territoires nationaux des mesures supplémentaires de sûreté de l'aviation appropriées pour répondre au niveau de la menace ;
- favoriser la coopération internationale dans le domaine de la sûreté de l'aviation et harmoniser l'application des mesures de sûreté ;
- faire en sorte que les mesures de sûreté soient appliquées de façon aussi économique que possible pour éviter d'imposer un fardeau excessif à l'aviation civile ;
- faire en sorte que, dans la mesure du possible, les mesures de sûreté ne perturbent ni ne gênent la circulation des passagers, du fret, de la poste ou des aéronefs ;
- veiller à ce que les mesures de sûreté soient appliquées objectivement et sans discrimination fondée sur le sexe, la race, la religion ou la nationalité ;
- rehausser la qualité du fonctionnement des ressources humaines dans le domaine de la sûreté de l'aviation, notamment par une éducation et une formation soutenues ;
- rétablir la confiance du public dans le transport aérien et relancer cette industrie ;

APPUIE l'établissement d'un plan global de l'OACI appelé *Plan d'action pour la sûreté de l'aviation*, visant à renforcer la sûreté de l'aviation dans le monde entier et concernant notamment :

- l'identification, l'analyse et l'élaboration d'une réponse globale efficace aux menaces nouvelles et émergentes, intégrant des mesures opportunes à prendre dans des domaines précis, y compris les aéroports, les aéronefs et les systèmes de contrôle de la circulation aérienne ;
- renforcement des dispositions des Annexes à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* concernant la sûreté de l'aviation, au moyen de procédures accélérées lorsque cela se justifie et sous réserve de considérations globales de sécurité, notamment en premier lieu pour assurer la protection du poste de pilotage ;
- des audits réguliers, obligatoires, systématiques et harmonisés de la sûreté de l'aviation pour évaluer la sûreté dans tous les États contractants au niveau national et, par échantillonnage, au niveau des aéroports de chaque État, dans le cadre du Mécanisme de sûreté de l'aviation de l'OACI ;
- une coordination et une cohérence étroites avec les programmes d'audits au niveau régional et sous-régional ;
- le traitement par l'OACI des résultats de ces audits d'une façon qui concilie confidentialité et transparence ;
- un programme de suivi et d'assistance permettant de remédier aux carences observées ;

DEMANDE au Conseil de l'OACI d'élaborer ce *Plan d'action* pour qu'il puisse être adopté au plus tard le 14 juin 2002 (date de clôture de la 166^e session du Conseil) et mis en œuvre immédiatement après cette date ;

DEMANDE à tous les États membres de l'OACI et, selon le cas, aux organisations internationales intéressées, de participer pleinement et activement à la mise en œuvre du *Plan d'action* pour obtenir dès que possible des résultats concrets ;

DEMANDE aux États, aux organisations internationales et à l'industrie de l'aviation civile de fournir volontairement un financement et/ou une assistance en nature adéquats pour mettre en œuvre ce *Plan d'action*, aussi bien pour les activités de l'OACI que pour permettre aux États du monde entier de répondre de façon durable aux exigences du renforcement des mesures de sûreté.

APPENDICE C

RÉSOLUTION RELATIVE AU TRAITEMENT DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION DANS LES ACCORDS BILATÉRAUX SUR LES SERVICES AÉRIENS ADOPTÉE PAR LE CONSEIL DE L'OACI LE 25 JUIN 1986

LE CONSEIL DE L'OACI

CONSIDÉRANT que la menace continue d'actes d'intervention illicite dans l'aviation civile internationale exige l'attention urgente et continue de l'Organisation et la pleine coopération de tous les États contractants afin de promouvoir la sécurité de l'aviation civile internationale,

CONSIDÉRANT que les droits et obligations des États prévus par les conventions internationales relatives à la sûreté de l'aviation et par les normes et pratiques recommandées adoptées par le Conseil de l'OACI au sujet de la sûreté de l'aviation, pourraient être complétés et renforcés dans la coopération bilatérale entre les États,

CONSIDÉRANT que les accords bilatéraux sur les services aériens représentent la base juridique principale du transport international des passagers, des bagages, du fret et de la poste,

CONSIDÉRANT que les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation devraient faire partie intégrante des accords bilatéraux sur les services aériens,

CONSIDÉRANT que l'Annexe 17 à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* contient une recommandation visant à ce que chaque État contractant insère dans ses accords bilatéraux sur le transport aérien une clause relative à la sûreté de l'aviation,

PRIE INSTAMMENT tout les États contractant d'insérer dans leurs accords bilatéraux sur les services aériens une clause relative à la sûreté de l'aviation,

RECOMMANDE aux États contractant de tenir compte de la clause type jointe à la présente résolution.

Pièce jointe à la résolution du Conseil du 25 juin 1986

CLAUSE TYPE SUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION

Note.— Cette clause type a été rédigée pour servir éventuellement dans les accords bilatéraux sur les services aériens ; destinée uniquement à guider les États, elle ne limiterait en aucune façon leur liberté contractuelle d'en étendre ou d'en limiter la portée, ou d'utiliser une formule différente.

ARTICLE « X »

a) Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les parties contractantes agissent en particulier conformément aux dispositions de la *Convention relative aux infractions et à certains actes*

survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971.

Note.— La disposition de la deuxième phase ne serait applicable que si les États intéressés sont parties à ces conventions.

b) Les États contractants s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que tout autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

c) Les parties contractantes, dans leurs rapports mutuels, se conforment aux normes et, dans la mesure où elles sont appliquées par elles, aux pratiques recommandées relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui sont désignées comme Annexes à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ; les parties contractantes exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, des exploitants qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'il se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

d) Chaque partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au paragraphe c) ci-dessus et que l'autre partie contractante prescrit pour l'entrée sur le territoire, la sortie du territoire ou le séjour sur le territoire de cette autres parties contractantes. Chaque partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient appliquées strictement sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour assurer l'inspection des passagers, des équipages, des bagages à main, des bagages, du fret et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque partie contractante examine aussi avec un esprit favorable toute demande que lui adresse l'autre partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

e) En cas d'incident ou de menaces d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à cet incident ou à cette menace d'incidents.