

**Doc 10047**



# **Manuel de supervision de la sûreté de l'aviation**

---

**Mise en place et gestion d'un système national  
de supervision de la sûreté de l'aviation**

Approuvé par le Secrétaire général  
et publié sous son autorité

Première édition — 2015

Organisation de l'aviation civile internationale



**Doc 10047**



# **Manuel de supervision de la sûreté de l'aviation**

---

**Mise en place et gestion d'un système national  
de supervision de la sûreté de l'aviation**

**Approuvé par le Secrétaire général  
et publié sous son autorité**

**Première édition — 2015**

**Organisation de l'aviation civile internationale**

Publié séparément en français, en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol et en russe par l'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE  
999, boul. Robert-Bourassa, Montréal (Québec) H3C 5H7 Canada

Les formalités de commande et la liste complète des distributeurs officiels et des librairies dépositaires sont affichées sur le site web de l'OACI ([www.icao.int](http://www.icao.int)).

**Doc 10047, Manuel de supervision de la sûreté de l'aviation —  
Mise en place et gestion d'un système national de supervision  
de la sûreté de l'aviation**

N° de commande : 10047  
ISBN 978-92-9249-773-6

© OACI 2015

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire, de stocker dans un système de recherche de données ou de transmettre sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, un passage quelconque de la présente publication, sans avoir obtenu au préalable l'autorisation écrite de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

## AMENDEMENTS

La parution des amendements est annoncée dans les suppléments au *Catalogue des produits et services*. Le Catalogue et ses suppléments sont disponibles sur le site web de l'Organisation ([www.icao.int](http://www.icao.int)). Le tableau ci-dessous est destiné à rappeler les divers amendements.

### INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET DES RECTIFICATIFS

AMENDEMENTS		
N°	Date	Inséré par

RECTIFICATIFS		
N°	Date	Inséré par



## AVANT-PROPOS

Le présent manuel énonce les fonctions et responsabilités incombant aux États membres de l'OACI dans le cadre de la mise en place et de la gestion d'un système national de supervision de la sûreté de l'aviation civile. S'adressant aux responsables gouvernementaux de haut niveau, il met en évidence les obligations des États signataires de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago), signée à Chicago le 7 décembre 1944, et donne des renseignements et des orientations sur la mise en place et la gestion d'un système national de supervision de la sûreté de l'aviation civile afin que les États puissent s'acquitter de leurs obligations.

Le présent manuel se limite aux paramètres des responsabilités globales de l'État membre en matière de supervision de la sûreté de l'aviation, soulignant ce qui est attendu de lui en la matière dans ses activités relatives à l'aviation. Plusieurs éléments cruciaux (EC) ont été considérés comme étant des maillons essentiels d'un système de supervision de la sûreté de l'aviation civile et il conviendrait d'en tenir compte pour garantir une mise en œuvre effective d'une politique de sûreté et des procédures connexes. Les EC d'un système de supervision de la sûreté de l'aviation civile qui sont présentés dans ce manuel sont les suivants :

- législation de base sur la sûreté de l'aviation ;
- programmes et réglementations relatifs à la sûreté de l'aviation ;
- autorité nationale compétente pour la sûreté de l'aviation et ses responsabilités ;
- qualifications et formation du personnel ;
- fourniture d'indications techniques, d'outils et de renseignements cruciaux pour la sûreté ;
- obligations en matière de délivrance de certifications et d'approbations ;
- obligations en matière de contrôle de la qualité ;
- résolution des problèmes de sûreté.

En adhérant à la Convention de Chicago, les États acceptent certains principes et arrangements afin que l'aviation civile internationale puisse se développer de façon sûre et ordonnée. Pour que l'aviation civile internationale puisse se développer de façon sûre et ordonnée, il faut que toutes ses opérations reposent sur des normes, procédures et pratiques agréées sur le plan international. L'article 37 de la Convention de Chicago prescrit que les États contractants doivent prêter leur concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité des réglementations, normes, procédures et de l'organisation concernant les aéronefs, le personnel, les voies aériennes et les services auxiliaires dans tous les domaines où une telle uniformité facilitera et améliorera la navigation aérienne. Il s'ensuit aussi que tout État contractant doit établir et mettre en œuvre un système qui lui permette de s'acquitter convenablement de ses obligations et responsabilités internationales en matière de développement et de réalisations sûres et ordonnées de l'aviation civile.

En ce qui concerne la sûreté de l'aviation, il est particulièrement important de maintenir l'uniformité des normes mondiales car l'application des mesures de sûreté stipulées dans les normes et pratiques recommandées (SARP) internationales pour prévenir les actes d'intervention illicite n'offrira jamais qu'un niveau de protection égal à celui du maillon le plus faible du réseau mondial de l'aviation. L'application par chaque État membre des SARP liées à la sûreté doit s'effectuer en vertu des règles de droit promulguées dans l'État concerné. Ainsi, comme condition préalable pour s'acquitter de ses obligations et responsabilités, l'État doit adopter un cadre législatif, appelé ci-après la législation sur la sûreté de l'aviation.

Cette législation suppose l'élaboration et la promulgation de règlements relatifs à la sûreté de l'aviation civile et l'établissement d'un programme national de sûreté de l'aviation civile (PNSAC) (représentant essentiellement le schéma directeur du système national de sûreté de l'aviation civile) qui soient compatibles avec l'acceptation par l'État des dispositions des Annexes à la Convention de Chicago (essentiellement l'Annexe 17 — *Sûreté — Protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite*), ainsi que la mise en place d'un organisme et sa désignation comme autorité compétente pour la sûreté de l'aviation civile à l'échelon national. Ladite législation doit aussi prévoir l'autorité et les pouvoirs nécessaires pour assurer que toutes les parties prenantes se conforment à ses dispositions.

En tant que source fondamentale de SARP pour la mise en place et la gestion d'un système national de sûreté de l'aviation civile, l'Annexe 17 énonce les mesures de sûreté préventives et correctives dont est responsable l'autorité nationale compétente pour la sûreté de l'aviation et définit les responsabilités en matière de mesures de supervision et de contrôle de la qualité portant sur tous les aspects d'un système national de sûreté de l'aviation civile, en ce compris les responsabilités relatives aux mesures de sûreté concernant les aéroports, les aéronefs, les passagers et leurs bagages de cabine et de soute, le fret et le courrier, les normes régissant la formation et les qualifications du personnel affecté à la sûreté, ainsi que les mesures concernant l'efficacité de la réaction aux actes d'intervention illicite. D'autres Annexes à la Convention de Chicago ont une incidence sur le système national de sûreté de l'aviation civile. C'est surtout le cas de l'Annexe 9 — *Facilitation*, qui prévoit la facilitation des procédures de douane et d'immigration, l'identification et la gestion des passagers et membres d'équipage et d'autres formalités relatives aux mouvements transfrontaliers. Son influence sur la gestion d'un système national de sûreté de l'aviation civile s'exerce via les procédures de contrôle utilisées par les organismes gouvernementaux chargés de la sûreté des frontières nationales, notamment par la fixation de mesures de vérification relatives aux documents de voyage utilisés par les passagers et membres d'équipage.

La mise en place et la gestion d'un système national de supervision de la sûreté de l'aviation civile doivent relever un défi majeur : il s'agit de créer un régime de sûreté hautement efficace pour prévenir les actes d'intervention illicite mais sans entraver inutilement la croissance de l'aviation civile, sans nuire à son efficacité et à sa productivité, sans imposer des coûts exorbitants, sans provoquer des difficultés opérationnelles injustifiées et sans porter inutilement atteinte aux droits individuels ou aux libertés fondamentales.

Le manuel intitulé *Manuel de supervision*, Partie C — *Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sûreté de l'aviation* (Doc 9734) a été élaboré par le Secrétariat de l'OACI comme suite à la Résolution A36-20 de l'Assemblée de l'OACI (36<sup>e</sup> session, 18-28 septembre 2007) et à la décision du Conseil de l'OACI d'assurer la poursuite du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) au-delà du cycle initial d'audits, à la fin de 2007, en se centrant, dans la mesure du possible, sur la capacité d'un État d'assurer une supervision nationale appropriée de ses activités de sûreté de l'aviation par le biais de la mise en œuvre efficace des EC d'un système de supervision de sûreté de l'aviation. Ce manuel a été produit par le Secrétariat de l'OACI en vue de la transition de l'USAP à une approche de surveillance continue comme le prévoit la Résolution A38-15 de l'Assemblée — *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation*, et est publié sous l'autorité du Secrétaire général.



Pour permettre de maintenir la pertinence et l'exactitude du présent manuel, les suggestions d'améliorations du format, du contenu ou de la présentation sont les bienvenues. Les recommandations ou suggestions seront examinées attentivement et, si elles sont jugées utiles, seront incluses dans la prochaine édition de ce manuel, dont des révisions régulières permettront de maintenir la pertinence et l'exactitude. Prière d'adresser tout commentaire concernant le présent manuel au :

Secrétaire général  
Organisation de l'aviation civile internationale  
999, boul. Robert-Bourassa  
Montréal (Québec) H3C 5H7  
Canada

---



# TABLE DES MATIÈRES

<b>Glossaire</b> .....	<i>XI</i>
Abréviations.....	<i>XI</i>
Définitions.....	<i>XII</i>
<b>Publications</b> .....	<i>XVII</i>
<b>Chapitre 1. Introduction</b> .....	<b>1-1</b>
1.1 Objet du manuel .....	1-1
1.2 À propos de ce manuel.....	1-1
<b>Chapitre 2. La supervision de la sûreté de l'aviation : une obligation des États</b> .....	<b>2-1</b>
2.1 Concept et définition de la supervision de la sûreté de l'aviation .....	2-1
2.2 Aperçu des responsabilités des États membres de l'OACI .....	2-3
2.3 Aperçu des obligations des États membres de l'OACI en matière de supervision de la sûreté.....	2-4
2.4 Approche gouvernementale du contrôle et de la supervision .....	2-11
2.5 Engagement de l'État à l'égard de la sûreté de l'aviation .....	2-13
<b>Chapitre 3. Éléments cruciaux d'un système de supervision de la sûreté de l'aviation civile</b> .....	<b>3-1</b>
3.1 Considérations générales.....	3-1
3.2 Législation de base sur la sûreté de l'aviation (EC-1) .....	3-3
3.3 Programmes et réglementations de la sûreté de l'aviation (EC-2) .....	3-7
3.4 Autorité nationale compétente pour la sûreté de l'aviation et ses responsabilités (EC-3) .....	3-11
3.5 Qualifications et formation du personnel (EC-4).....	3-14
3.6 Fourniture d'indications techniques, d'outils et de renseignements cruciaux pour la sûreté (EC-5).....	3-17
3.7 Obligations en matière de délivrance de certifications et d'approbations (EC-6).....	3-19
3.8 Obligations de contrôle de la qualité (EC-7).....	3-21
3.9 Résolution des problèmes de sûreté (EC-8).....	3-24



# GLOSSAIRE

## ABRÉVIATIONS

Voici certaines des abréviations communément utilisées dans le présent manuel et dans les audits de sûreté de l'aviation :

ASA	Section des audits de sûreté de l'aviation
ASTP	Mallette pédagogique de sûreté de l'aviation
ATSP	Fournisseur de services de la circulation aérienne
CAP	Plan d'action correctrice
CMA	Méthode de surveillance continue
CNSAC	Comité national de sûreté de l'aviation civile
CSA	Comité de sûreté d'aéroport
EC	Élément crucial
DVLM	Document de voyage lisible à la machine
ICASS	Stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation
MANDPADS	Systèmes antiaériens portables
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OIPC-INTERPOL	Organisation internationale de police criminelle
PSA	Programme de sûreté aéroportuaire
PNCQ	Programme national de contrôle de la qualité
PNFSAC	Programme national de formation en sûreté de l'aviation civile
PNSAC	Programme national de sûreté de l'aviation civile
PSEA	Programme de sûreté d'exploitant d'aéronefs
SARP	Normes et pratiques recommandées
USAP	Programme universel d'audits de sûreté
ZSRA	Zone de sûreté à accès réglementé

## DÉFINITIONS

Les définitions employées dans le présent manuel sont semblables à celles qui figurent dans les Annexes à la Convention de Chicago concernées et dans d'autres documents de l'OACI [tels que le *Vocabulaire de l'aviation civile internationale* (Doc 9713) et le *Manuel de sûreté de l'aviation* (Doc 8973 — Diffusion restreinte)] ou sont des définitions données par la Section des audits de sûreté de l'aviation de l'OACI. Dès lors, lorsque les termes ci-dessous sont utilisés dans ce manuel, ils ont la signification donnée ci-après :

**Actes d'intervention illicite.** Actes d'intervention illicite définis dans l'Annexe 17 et actes perpétrés contre la sécurité de l'aviation civile exposés dans les conventions relatives à la sûreté de l'aviation.

**Aérodrome.** Surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant, éventuellement, bâtiments, installations et matériel), destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface.

**Aéronef.** Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

**Aéroport.** Toute zone située dans un État membre qui est ouverte à l'exploitation commerciale des aéronefs.

**Aéroport international.** Tout aéroport que l'État contractant dans le territoire duquel il est situé a désigné comme aéroport d'entrée et de sortie destiné au trafic aérien international et où s'accomplissent les formalités de douane, de contrôle des personnes, de santé publique, de contrôle vétérinaire et phytosanitaire et autres formalités analogues.

**Agent habilité.** Agent, transitaire ou toute autre entité qui traite avec un exploitant et applique au fret ou au courrier des contrôles de sûreté acceptés ou exigés par son autorité compétente.

**Audit de sûreté.** Examen approfondi de l'application de tous les aspects de la mise en œuvre du programme national de sûreté de l'aviation civile.

**Audit (USAP-CMA de l'OACI).** Activité USAP-CMA sur les lieux ou à distance lors de laquelle l'OACI effectue un examen systématique et objectif des systèmes de sûreté de l'aviation et de supervision de la sûreté d'un État membre afin d'évaluer le niveau de mise en œuvre des EC du système de supervision de la sûreté de l'aviation d'un État et d'en déterminer le niveau de conformité aux normes de l'Annexe 17 et des dispositions de l'Annexe 9 liées à la sûreté.

**Bagages.** Objets personnels des passagers ou des membres d'équipage transportés soit comme bagages à main ou comme bagages de soute sur un aéronef, en vertu d'un accord avec l'exploitant.

**Certification.** Évaluation formelle et confirmation, par l'autorité compétente de la sûreté de l'aviation ou en son nom, qu'une personne possède les compétences nécessaires pour exécuter les fonctions qui lui sont confiées à un niveau acceptable, tel que défini par l'autorité compétente.

**Circulation aérienne.** Ensemble des aéronefs en vol et des aéronefs évoluant sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome.

**Contrôle de sûreté.** Mesures établies visant à empêcher l'introduction d'armes, d'explosifs ou d'autres engins, articles ou substances dangereux qui peuvent être utilisés pour commettre un acte d'intervention illicite.

**Contrôle de sûreté des aéronefs.** Inspection de l'intérieur d'un aéronef auquel des passagers ont pu avoir accès et inspection de la soute dans le but de découvrir des objets suspects, des armes, des explosifs ou d'autres engins, articles ou substances dangereux.

**Côté piste.** L'aire de mouvement d'un aéroport et la totalité ou une partie des terrains et bâtiments adjacents, dont l'accès est contrôlé.

**Courrier.** Correspondance et autres articles confiés par des services postaux et destinés à être remis à des services postaux conformément aux règles de l'Union postale universelle (UPU).

**Document de voyage.** Passeport ou autre document d'identité officiel délivré par un État ou une organisation, qui peut être utilisé par le titulaire légitime pour un voyage international.

**Enquête de sûreté.** Évaluation des besoins en matière de sûreté, incluant le recensement des points vulnérables pouvant être exploités pour perpétrer un acte d'intervention illicite, et la recommandation de mesures correctrices.

**État de l'exploitant.** État où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.

**État d'immatriculation.** État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

**Exploitant.** Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un aéronef.

**Facilitation.** Gestion efficace du processus de contrôle nécessaire, dans le but d'accélérer le contrôle des personnes ou des biens et d'éviter des retards inutiles.

**Fouille de sûreté des aéronefs.** Inspection approfondie de l'intérieur et de l'extérieur d'un aéronef dans le but de découvrir des objets suspects, des armes, des explosifs ou autres engins, articles ou substances dangereux.

**Fourniture de restauration.** Aliments, boissons, autres articles et équipements connexes utilisés à bord d'un aéronef.

**Fournitures de service à bord.** Tous articles, autres que les fournitures de restauration, qui sont destinés au service des passagers en cours de vol, par exemple journaux, revues, écouteurs, cassettes audio et vidéo, oreillers et couvertures, nécessaires de toilette ou d'agrément, etc.

**Fret.** Tous biens, autres que le courrier, les provisions de bord et les bagages accompagnés ou mal acheminés, transportés à bord d'un aéronef.

**Inspection de sûreté.** Examen de la mise en œuvre des spécifications pertinentes du programme national de sûreté de l'aviation civile par une compagnie aérienne, un aéroport ou d'autres entités chargées de la sûreté.

**Inspection/filtrage.** Mise en œuvre de moyens techniques ou autres en vue d'identifier et/ou de détecter les armes, les explosifs ou tous autres engins, articles ou substances dangereux qui peuvent être utilisés pour commettre un acte d'intervention illicite.

*Note.— Certains articles ou substances dangereux sont classés comme marchandises dangereuses par l'Annexe 18 et par les Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (Doc 9284) ; ils doivent être transportés conformément à ces instructions. En outre, le Manuel de sûreté de l'aviation (Doc 8973 — Diffusion restreinte) fournit une liste des articles qui ne doivent jamais être transportés dans la cabine d'un aéronef.*

**Matériel de sûreté.** Dispositifs de nature spécialisée destinés à être utilisés, séparément ou comme éléments d'un système, pour prévenir ou détecter les actes d'intervention illicite dans l'aviation civile et ses installations et services.

**Membre d'équipage.** Personne chargée par un exploitant de fonctions à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol.

**Menace à la bombe.** Menace communiquée, anonymement ou non, qui laisse supposer ou déduire, à tort ou à raison, que la sécurité d'un aéronef en vol ou au sol, de tout aéroport ou installation de l'aviation civile, ou de toute personne pourrait être menacée par un engin explosif ou un autre objet ou dispositif.

**Performances humaines.** Capacités et limites de l'être humain qui ont une incidence sur la sécurité, la sûreté et l'efficacité des opérations aéronautiques.

**Personne non admissible.** Personne dont l'admission dans un État est ou sera refusée par les autorités de cet État.

**Pilote commandant de bord.** Pilote désigné par l'exploitant, ou dans le cas de l'aviation générale, propriétaire, responsable de la conduite et de la sécurité de l'aéronef pendant le vol.

**Prestataire de services.** Organisme qui fournit des services à des exploitants et à d'autres prestataires, qui fait partie de l'activité aéronautique et qui est séparé sur le plan fonctionnel de l'autorité de réglementation.

**Principes des facteurs humains.** Principes qui s'appliquent à la conception, à la certification, à la formation, aux opérations et à la maintenance aéronautiques et qui visent à assurer la sécurité de l'interface entre l'être humain et les autres composantes des systèmes par une prise en compte appropriée des performances humaines.

**Programme de sûreté.** Mesures écrites adoptées pour assurer la protection de l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite.

**Réglementation.** Acte de l'autorité destiné à établir et à maintenir un degré d'ordre désiré.

*Note.— Aux fins du présent manuel, ce terme englobe les politiques, exigences, règles, instructions, décrets, directives, ordonnances, etc.*

**Sabotage.** Acte ou omission, destinés à provoquer la destruction volontaire ou aléatoire de biens, mettant en danger l'aviation civile internationale et ses installations et services ou entraînant une intervention illicite contre l'aviation civile internationale et ses installations et services.

**Service de la circulation aérienne.** Terme générique désignant, selon le cas, le service d'information de vol, le service d'alerte, le service consultatif de la circulation aérienne, le service du contrôle de la circulation aérienne (contrôle régional, contrôle d'approche ou contrôle d'aérodrome).

**Services de navigation aérienne.** Services assurés au trafic aérien pendant toutes les phases de l'exploitation et comprenant la gestion du trafic aérien, les services de communication, navigation et surveillance, les services d'assistance météorologique à la navigation aérienne, les services de recherche et sauvetage et les services d'information aéronautique.

**Sûreté.** Protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite. Cet objectif est réalisé par une combinaison de mesures ainsi que de moyens humains et matériels.

**Test de sûreté.** Mise à l'épreuve secrète ou ouverte d'une mesure de sûreté de l'aviation par la simulation d'une tentative de perpétration d'un acte d'intervention illicite.

**Travail aérien.** Activité aérienne au cours de laquelle un aéronef est utilisé pour des services spécialisés tels que l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie, l'observation et la surveillance, les recherches et le sauvetage, la publicité aérienne, etc.



**Vérification des antécédents.** Vérification de l'identité et de l'expérience antérieure d'une personne, et notamment de son dossier judiciaire, là où la loi le permet, afin d'évaluer dans quelle mesure cette personne peut effectuer un contrôle de sûreté et/ou obtenir un accès non accompagné aux zones de sûreté à accès réglementé.

**Vol d'aviation générale.** Vol autre qu'un vol de transport commercial ou de travail aérien.

**Vol de transport commercial.** Vol de transport de passagers, de fret ou de courrier, effectué contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location. (Aux fins du présent manuel, on utilise le terme « exploitant d'aéronef » au lieu de « exploitant de vols de transport commercial ».)

**Zone de sûreté à accès réglementé.** Zones côté piste d'un aéroport, identifiées comme étant des zones particulièrement sensibles où, en plus du contrôle d'accès, d'autres contrôles de sûreté sont réalisés. En règle générale, ces zones comprendront, notamment, toutes les zones de départ des passagers de l'aviation commerciale comprises entre les postes d'inspection/filtrage et l'aéronef, l'aire de trafic, les zones de tri de bagages, incluant celles où l'aéronef entre en service et où se trouvent des bagages ayant fait l'objet d'une inspection/filtrage et des expéditions de fret, et les parties situées côté piste des entrepôts de fret, des centres postaux et des locaux de nettoyage et de restauration.

---



## **PUBLICATIONS**

(citées dans le présent manuel)

Les documents ci-après sont cités en référence dans le présent manuel ou donnent des indications supplémentaires pour aider les États à mettre en place et gérer leurs systèmes de supervision de la sûreté de l'aviation civile.

### **DOCUMENTS DE L'OACI**

#### **Conventions et actes connexes**

*Convention relative à l'aviation civile internationale (Doc 7300)*

*Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs (Doc 8364)*

*Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs (Doc 8920)*

*Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile (Doc 8966)*

*Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile (Doc 9518)*

*Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection (Doc 9571)*

*Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale (Doc 9960)*

*Protocole additionnel à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs (Doc 9959)*

*Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs (Doc 10034)*

#### **Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale**

*Annexe 2 — Règles de l'air*

*Annexe 6 — Exploitation technique des aéronefs, Partie 1 — Aviation de transport commercial international — Avions*

*Annexe 8 — Navigabilité des aéronefs*

*Annexe 9 — Facilitation*

*Annexe 11 — Services de la circulation aérienne*

*Annexe 13 — Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*

Annexe 14 — Aérodrômes, Volume I — Conception et exploitation technique des aérodrômes

Annexe 17 — Sûreté — Protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite

### **Résolutions de l'Assemblée**

Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 4 octobre 2013) (Doc 10022)

### **Manuels et circulaires**

Documents de voyage lisibles à la machine (Doc 9303)

Éléments d'orientation sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés/  
perturbateurs (Cir 288)

Exploitation technique des aéronefs (Doc 8168)

Les facteurs humains dans les opérations de sûreté de l'aviation civile (Doc 9808)

Manuel de conception des aérodrômes (Doc 9157)

Manuel de facilitation (Doc 9957)

Manuel de formation (Doc 7192)

Manuel de planification d'aéroport (Doc 9184)

Manuel de sûreté de la gestion du trafic aérien (Doc 9985 — Diffusion restreinte)

Manuel de sûreté de l'aviation (Doc 8973 — Diffusion restreinte)

Manuel de surveillance continue du Programme universel d'audits de sécurité (Doc 9807 — Diffusion restreinte)  
(anciennement Manuel de référence pour les audits de sûreté)

Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683)

Manuel sur la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 6 relatives à la sûreté  
(Doc 9811)

Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne (Doc 9082)

### **Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS)**

Gestion du trafic aérien (Doc 4444)

---

**OUTILS D'ASSISTANCE TECHNIQUE DE L'OFFICE DES NATIONS UNIES  
CONTRE LA DROGUE ET LE CRIME**

*Guide législatif sur les Conventions et Protocoles mondiaux contre le terrorisme, 2003*

*Guide pour l'incorporation aux législations nationales et la mise en œuvre des instruments universels contre le terrorisme, 2006*

*Liste des infractions et juridictions énoncées dans les instruments universels relatifs au terrorisme et dans la résolution 1373 (2001) du Conseil de sécurité*

*Loi type sur l'extradition, 2004*

---



# Chapitre 1

## INTRODUCTION

### 1.1 OBJET DU MANUEL

Le présent manuel est conçu pour mettre en évidence les obligations et responsabilités qui incombent aux États membres de l'OACI concernant la supervision de leur système national de sûreté de l'aviation civile, via la mise en place et la gestion d'un système de supervision de la sûreté de l'aviation civile, et pour donner des renseignements et des orientations aux responsables gouvernementaux à cet égard. Tenant compte des difficultés que connaissent nombre d'États pour s'acquitter de leurs obligations découlant de la Convention de Chicago, ce manuel met en lumière les EC qui entrent en jeu dans l'instauration d'un système efficace de supervision de la sûreté de l'aviation civile et donne des orientations sur la façon de mettre en place un système capable de résoudre les difficultés constatées dans la mise en œuvre des SARP internationales relatives à la sûreté, surtout celles de l'Annexe 17 — *Sûreté — Protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite* mais aussi les dispositions relatives à la sûreté énoncées dans l'Annexe 9 — *Facilitation*.

### 1.2 À PROPOS DE CE MANUEL

1.2.1 Ce manuel est l'un des nombreux documents d'orientation relatifs à la sûreté de l'aviation publiés par l'OACI. Énumérant et expliquant les EC qui entrent en jeu dans l'instauration, l'application et l'entretien efficaces du système de supervision de la sûreté de l'aviation civile d'un État, les orientations du présent manuel aident à constituer la base d'un système national bien géré de sûreté de l'aviation civile au sein de chaque État.

1.2.2 Les audits menés dans le cadre de l'USAP de l'OACI ont révélé que tous les États n'appliquaient pas pleinement les normes énoncées dans l'Annexe 17. Une carence courante est que beaucoup d'États n'assurent pas une supervision efficace de toutes les activités pertinentes de sûreté de l'aviation aux aéroports. La mise en place d'un système global de supervision de la sûreté de l'aviation civile est indispensable pour que les États puissent assurer l'application efficace des SARP de l'Annexe 17, des SARP de l'Annexe 9 liées à la sécurité, et de leurs propres exigences nationales relatives à la sûreté de l'aviation. Il s'agit là d'une responsabilité fondamentale de tous les États membres de l'OACI, responsabilité cruciale pour atteindre l'objectif commun d'assurer un réseau aéronautique mondial sûr. Pour s'acquitter de cette responsabilité, les États doivent adopter des lois et politiques nationales appropriées et établir une autorité compétente chargée de la sûreté et dotée de pouvoirs d'inspection et d'exécution. Cette autorité doit être légalement habilitée à effectuer une surveillance permanente, à repérer les lacunes, à formuler des recommandations en vue de combler ces lacunes et à imposer la mise en conformité si nécessaire.

1.2.3 Le besoin d'un régime réglementaire fort de supervision s'est accru ces dernières années en raison de la tendance mondiale à privatiser les aéroports et les services publics liés à l'aviation. Dans de nombreux États, par exemple, les aspects opérationnels des programmes de sûreté de l'aviation, tels que l'inspection/filtrage des passagers et des bagages, sont sous-traités à des entreprises privées de sûreté. La sous-traitance offre souvent un bon rapport qualité/coûts et peut assurer des niveaux élevés de sûreté, pour autant que des normes de performances appropriées aient été fixées et fassent l'objet d'un suivi étroit. Lorsque les fonctions de sûreté sont exécutées directement par le personnel des services publics, il est tout aussi important qu'une infrastructure de supervision indépendante assure une supervision et un contrôle gouvernementaux rigoureux. Dans tous les cas, il est essentiel que des contrôles et des obligations redditionnelles soient prévus à tous les niveaux du système de sûreté et qu'il existe une distinction claire entre l'organisme de réglementation et celui qui assure les services de sûreté de l'aviation.

1.2.4 Des éléments indicatifs supplémentaires figurant dans le *Manuel de sûreté de l'aviation* (Doc 8973 — Diffusion restreinte) précisent les nombreux aspects opérationnels entrant en jeu dans la gestion quotidienne d'un système national de sûreté de l'aviation civile.

1.2.5 Les obligations législatives, les responsabilités et les orientations connexes qui sont traitées dans ce manuel viennent de différentes sources, notamment la Convention de Chicago et son Annexe 17, les éléments relatifs à la sûreté mentionnés dans d'autres Annexes de l'OACI, les éléments indicatifs que l'OACI diffuse pour aider les États membres à appliquer les SARP, et les orientations publiées par l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime. L'OACI connaît depuis longtemps les difficultés qu'éprouvent de nombreux États membres à mettre en place un système de supervision de la sûreté de l'aviation civile et s'efforce de les aider par l'intermédiaire de son Programme de coopération technique et par l'intervention directe des bureaux régionaux et du siège.

1.2.6 L'ampleur des difficultés rencontrées par les États en matière de supervision de la sûreté de l'aviation a été soulignée suite aux audits réalisés dans le cadre de l'USAP de l'OACI, ce qui a convaincu l'OACI qu'elle devrait aider davantage les États en élaborant des éléments indicatifs sur la supervision de la sûreté adressés exclusivement aux responsables de haut niveau et aux différents échelons de supervision des systèmes nationaux de sûreté de l'aviation civile.

---



## Chapitre 2

# LA SUPERVISION DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION : UNE OBLIGATION DES ÉTATS

### 2.1 CONCEPT ET DÉFINITION DE LA SUPERVISION DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION

« (...) le développement futur de l'aviation civile internationale peut grandement aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension, alors que tout abus qui en serait fait peut devenir une menace pour la sécurité générale (...) »

Extrait du Préambule de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*

2.1.1 On entend par supervision de la sûreté de l'aviation une fonction par laquelle les États assurent l'application effective des SARP relatives à la sûreté et des procédures correspondantes figurant dans les Annexes à la Convention de Chicago (essentiellement l'Annexe 17 mais également les dispositions de l'Annexe 9 relatives à la sûreté) et dans des documents OACI connexes. Il s'agit aussi, par la supervision de la sûreté, de veiller à ce que l'industrie nationale de l'aviation civile assure un niveau de sûreté égal ou supérieur à celui qui est défini dans les SARP. En ce qui concerne la sûreté de l'aviation, il est particulièrement important de maintenir des normes uniformes au niveau mondial car l'application des normes de sûreté n'offrira jamais qu'un niveau de protection égal à celui du maillon le plus faible du réseau mondial de l'aviation. Dès lors l'absence de supervision de la sûreté de l'aviation dans un État menace la sûreté de l'exploitation internationale des aéronefs civils.

2.1.2 Une harmonisation internationale de l'application des normes de sûreté de l'aviation ne signifie pas que les mesures doivent nécessairement être identiques. Toutefois, une reconnaissance mutuelle entre États de l'équivalence des mesures prises en termes de niveaux de sûreté est nécessaire, avec une marge de flexibilité opérationnelle pour permettre une prise en considération de conditions environnementales et/ou situationnelles spécifiques.

2.1.3 La Résolution A17-10 de l'Assemblée de l'OACI a demandé que le Conseil de l'OACI, avec l'aide des autres organes constitutifs de l'Organisation, élabore et, si nécessaire, insère les documents relatifs à la sûreté de l'aviation dans les Appendices joints à cette Résolution, tels que les normes, pratiques recommandées et procédures figurant dans des Annexes existantes ou nouvelles ou d'autres documents réglementaires ou éléments indicatifs publiés par l'Organisation.

2.1.4 Sur la base du travail de la Commission de la navigation aérienne, du Comité du transport aérien et du Comité de l'intervention illicite ainsi que de l'examen des commentaires reçus des États membres et des organisations internationales concernées, le Conseil de l'OACI a adopté les SARP de l'Annexe 17 sur la sûreté de l'aviation le 22 mars 1974, conformément aux dispositions de l'article 37 de la Convention de Chicago.

2.1.5 D'autres Annexes à la Convention de Chicago, comme l'Annexe 2 — *Règles de l'air*, l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, l'Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs*, l'Annexe 9 — *Facilitation*, l'Annexe 10 — *Télécommunications aéronautiques*, l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne*, l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, l'Annexe 14 — *Aérodromes*, et l'Annexe 18 — *Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses*, contiennent des dispositions s'appliquant à la sûreté de l'aviation dont il faut tenir compte

dans le système national de supervision de la sûreté de l'aviation civile. L'Annexe 9, en particulier, contient des SARP qui sont particulièrement pertinentes pour la sûreté de l'aviation car elles traitent de questions portant sur l'arrivée et le départ des aéronefs ainsi que des inspections des passagers et des bagages aux postes de contrôle des frontières et en transit. La mise en œuvre et l'amélioration de ces procédures, quoique concernant principalement l'efficacité des opérations d'aviation civile, ont aussi une incidence directe sur la sûreté de l'aviation. L'Assemblée de l'OACI, dans son *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation*, a demandé au Conseil de l'OACI de veiller, en ce qui concerne les aspects techniques de la sûreté de l'aviation, à ce que les dispositions des Annexes 9 et 17 soient compatibles et complémentaires les unes avec les autres, pour autant que l'efficacité des mesures de sûreté ne soient pas compromises.

2.1.6 Les événements du 11 septembre 2001 ont mis en lumière la nécessité d'une stratégie mondiale globale visant à renforcer la sûreté de l'aviation dans le monde, y compris la nécessité que les États réaffirment leur engagement à respecter les normes de sûreté de l'OACI. À la suite de ces événements, la Résolution A33-1 de l'Assemblée a chargé le Conseil et le Secrétaire général de l'OACI d'agir de toute urgence pour faire face aux menaces nouvelles et émergentes qui pèsent sur l'aviation civile.

2.1.7 Volet majeur de la stratégie mondiale, le Plan d'action de l'OACI pour la sûreté de l'aviation répond au besoin de revoir, entre autres, le programme de l'OACI pour la sûreté de l'aviation, y compris l'Annexe 17 et les dispositions liées à la sûreté des autres Annexes à la Convention de Chicago, et d'envisager la mise en place d'un programme OACI d'audits réguliers, obligatoires, systématiques et harmonisés de tous les États membres de l'OACI.

2.1.8 Sur recommandation de la Conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté de l'aviation qui s'est tenue à Montréal en février 2002, le Conseil de l'OACI a adopté, à sa 166<sup>e</sup> session, un Plan d'action pour la sûreté de l'aviation, destiné à renforcer la sûreté de l'aviation. Ce plan d'action prévoyait, entre autres : la détermination et l'analyse des menaces nouvelles et émergentes ainsi que l'élaboration d'une riposte globale efficace à ces menaces, comprenant des mesures opportunes à prendre dans des domaines spécifiques, notamment les aéroports, les aéronefs et les systèmes de contrôle de la circulation aérienne, et le renforcement des dispositions relatives à la sûreté figurant dans les Annexes à la Convention de Chicago. Il mettait aussi en place officiellement l'USAP de l'OACI.

2.1.9 Le cycle des audits USAP a commencé en novembre 2002 et s'est achevé en décembre 2007. Un programme de visites de suivi liées au cycle initial, qui a commencé en 2005 et a pris fin en 2009, a servi à évaluer les améliorations apportées par les États dans la mise en œuvre des recommandations des audits de l'OACI et indiquées dans les plans d'action correctrice (CAP).

2.1.10 Reconnaissant que l'USAP s'était avéré d'une importance capitale dans la mise en lumière des préoccupations en matière de sûreté de l'aviation et dans la formulation de recommandations visant à les résoudre, l'Assemblée (36<sup>e</sup> session) a demandé au Conseil, dans sa Résolution A36-20, de veiller à ce que l'USAP se poursuive après le cycle initial d'audits, à la fin de 2007, en se centrant, chaque fois que possible, sur la capacité d'un État d'assurer une supervision nationale appropriée de ses activités de sûreté de l'aviation, et en élargissant les audits futurs aux dispositions pertinentes de l'Annexe 9 — *Facilitation* liées à la sûreté. Le second cycle d'audits USAP a été lancé en janvier 2008 et s'est achevé à la fin juin 2013.

2.1.11 Afin de préparer la poursuite de l'USAP au-delà de 2013, et selon les instructions de la 37<sup>e</sup> session de l'Assemblée (cf. Résolution A37-17, Appendice E), le Conseil, à sa 187<sup>e</sup> session, a chargé le Secrétaire général d'étudier la possibilité pratique d'appliquer une méthode de contrôle permanent (CMA) à l'USAP.

2.1.12 Une étude sur l'application d'une CMA à l'USAP, réalisée par le Secrétariat en coordination avec un groupe d'étude du Secrétariat, a recommandé que l'USAP passe à une CMA propre à la sûreté de l'aviation en combinant la surveillance continue à une méthode d'audit de la sûreté de l'aviation basée sur le risque tout en maintenant la rigueur du processus et de la méthodologie d'audit.

2.1.13 La Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation qui s'est tenue à Montréal en septembre 2012 a fermement appuyé le passage de l'USAP à une CMA. Il a été largement reconnu que l'USAP est un outil essentiel pour permettre aux États de déceler leurs propres carences puis de mettre en œuvre des actions correctrices pour s'en occuper, directement ou avec l'assistance d'autres États ou organisations. La Conférence a également appuyé l'idée que l'USAP-CMA donne à l'OACI la souplesse nécessaire pour déterminer le type d'audit et d'activité de surveillance convenant à chaque État, sur la base de l'état de ses systèmes de sûreté de l'aviation et de supervision de la sûreté de l'aviation et d'autres indicateurs de risque.

2.1.14 À sa 197<sup>e</sup> session, le Conseil a officiellement approuvé l'USAP-CMA et le plan de transition. Cette décision a été entérinée lors de la 38<sup>e</sup> session de l'Assemblée (cf. Résolution A38-15, Appendice E). La transition d'un an et demi à l'USAP-CMA a été mise en œuvre de juillet 2013 à décembre 2014, et l'USAP-CMA a été intégralement lancé le 1<sup>er</sup> janvier 2015.

2.1.15 Le Plan d'action pour la sûreté de l'aviation de l'OACI de 2002, qui prévoyait la création de l'USAP, a été suivi par la Stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (ICASS), adoptée par le Conseil le 17 février 2010. L'ICASS comporte sept domaines de focalisation stratégique qui constituent le cadre des activités de sûreté de l'aviation de l'OACI pour 2011-2016. Ces domaines de focalisation stratégiques sont les suivants :

- a) s'attaquer aux menaces nouvelles et émergentes ;
- b) promouvoir des approches innovantes, efficaces et efficientes en matière de sûreté ;
- c) promouvoir le partage d'information entre États membres pour accroître la sensibilisation aux menaces et aux tendances en matière de sûreté de l'aviation pertinentes pour les opérations d'aviation civile ;
- d) promouvoir la conformité à l'échelle mondiale et établir une capacité durable de supervision de la sûreté de l'aviation des États ;
- e) améliorer la culture des facteurs humains et de la sûreté ;
- f) promouvoir le développement de la reconnaissance mutuelle pour les processus de sûreté de l'aviation ;
- g) insister sur l'importance de la sûreté entre États et entre parties prenantes, et au sein de l'OACI.

## **2.2 APERÇU DES RESPONSABILITÉS DES ÉTATS MEMBRES DE L'OACI**

2.2.1 La Convention de Chicago détermine les droits et obligations de tous les États contractants et prévoit l'adoption de SARP internationales concernant la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne. Cette Convention réitère le principe fondamental que chaque État jouit d'une souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien qui recouvre son territoire.

2.2.2 L'article 37 de la Convention de Chicago prescrit que les États doivent prêter leur concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité des réglementations, normes, procédures et de l'organisation concernant les aéronefs, le personnel, les voies aériennes et les services auxiliaires dans tous les domaines où une telle uniformité facilitera et améliorera la navigation aérienne. À cet effet, l'OACI a adopté des SARP qui traitent pratiquement de tous les aspects de l'exploitation de l'aviation civile, y compris la sûreté de l'aviation. Toutefois, c'est l'intégration de ces SARP dans les règlements nationaux et dans les pratiques des États membres de l'OACI, ainsi que leur application et leur amendement en temps opportun qui permettront en fin de compte de réaliser la sécurité et la sûreté des vols dans le monde.

2.2.3 L'article 4 de la Convention de Chicago stipule que chaque État contractant convient de ne pas employer l'aviation civile à des fins incompatibles avec les buts de la Convention. La finalité intrinsèque de l'article 4 est d'éviter que des États n'utilisent l'aviation civile à des fins susceptibles de constituer une menace pour la sûreté d'autres nations.

2.2.4 L'article 44 de la Convention de Chicago énonce les buts et objectifs de l'OACI, notamment le développement ordonné et sûr de l'aviation civile internationale dans le monde entier et la promotion de la sécurité des vols. L'utilisation du mot « sécurité » dans ce contexte couvre implicitement le concept de « sûreté » lorsque l'on considère la Convention dans sa totalité et vu l'interprétation qu'en ont donnée l'Assemblée et le Conseil de l'OACI dans leurs résolutions, leurs documents de référence et d'autres documents de l'OACI. Ces articles, ainsi que d'autres articles connexes, consacrent dans la Convention les responsabilités des États contractants en matière de supervision de la sûreté et ne laissent planer aucun doute quant à leurs responsabilités en matière de contrôle et de supervision de toutes leurs activités relatives à la sûreté de l'aviation.

2.2.5 L'article 38 de la Convention stipule que tout État qui estime ne pouvoir se conformer à l'une quelconque des normes ou procédures internationales, ou mettre ses propres règlements ou pratiques en complet accord avec une norme ou procédure internationale amendée, ou qui juge nécessaire d'adopter des règles ou des pratiques différentes de celles qui sont établies par une norme internationale, notifie immédiatement à l'OACI les différences entre ses propres pratiques et celles qui sont établies par la norme internationale.

### **2.3 APERÇU DES OBLIGATIONS DES ÉTATS MEMBRES DE L'OACI EN MATIÈRE DE SUPERVISION DE LA SÛRETÉ**

#### **2.3.1 Nature des obligations des États membres**

2.3.1.1 La Convention de Chicago impose des obligations aux États contractants. Les SARP relatives à la sûreté de l'aviation civile figurent principalement dans l'Annexe 17. Initialement promulguée en 1974, celle-ci a été élargie et actualisée à plusieurs reprises. L'Annexe 17 exige que chaque État contractant établisse une organisation chargée de la sûreté de l'aviation et élabore et mette en application des règlements, pratiques et procédures pour protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, en tenant compte de la sécurité, de la régularité et de l'efficacité des vols. Ces règlements, pratiques et procédures font généralement partie du programme national de sûreté de l'aviation civile (PNSAC), dont l'établissement est également requis par l'Annexe 17.

2.3.1.2 L'Annexe 17 reconnaît spécifiquement l'importance, pour la sûreté de l'aviation, des aspects liés à la facilitation et à la sûreté mentionnés dans l'Annexe 9 et recommande que chaque État membre 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. La combinaison des processus de sûreté et de facilitation devrait être reconnue comme un élément fondamental de la chaîne mondiale de la sûreté de l'aviation. Ainsi, l'utilisation de documents de voyage lisibles à la machine (DVLM) et l'identification de personnes au moyen de systèmes biométriques peuvent, si elles sont correctement intégrées, améliorer l'efficacité générale de la sûreté de l'aviation.

#### **2.3.2 Obligations générales des États membres**

2.3.2.1 Lorsqu'ils autorisent ou entreprennent des activités d'aviation, les États contractent certaines obligations en matière de sûreté de l'aviation en vertu de la Convention de Chicago et de ses Annexes. Par exemple, l'Annexe 17 impose à chaque État membre d'avoir pour objectif primordial d'assurer la sécurité des passagers, des équipages, du personnel au sol et du public dans tous les domaines liés à la protection contre des actes d'intervention illicite dans l'aviation civile. Pour atteindre cet objectif, il faut mettre en place une organisation et une structure organisationnelle et

juridique, assortie de responsabilités et de méthodes de mise en œuvre clairement définies. Le présent manuel, ainsi que le *Manuel de sûreté de l'aviation* (Doc 8973 — Diffusion restreinte), donne des orientations pour la mise en place et la gestion de cette structure. Il faut également instaurer des réglementations pour les systèmes et équipements de sûreté et pour la conception et le plan d'implantation des aéroports, conformément au *Manuel de planification d'aéroport* (Doc 9184) et au *Manuel de conception des aérodromes* (Doc 9157).

2.3.2.2 Pour garantir qu'un État possède un système de sûreté de l'aviation adapté au niveau et à l'étendue de ses activités aéronautiques, qu'il soit capable de s'adapter rapidement aux changements des niveaux de menace et qu'il puisse mettre en œuvre de nouvelles SARP en temps voulu, il faut envisager d'appliquer les EC d'un système de supervision de la sûreté de l'aviation civile. Ces EC sont décrits en détail au Chapitre 3.

2.3.2.3 Pour réaliser un niveau normalisé de sûreté de l'aviation, les États, par le biais de leur autorité compétente pour la sûreté de l'aviation, doivent élaborer une politique globale soutenue par des dispositions légales appropriées, à mettre en œuvre par les nombreuses entités qui participent à toute structure de sûreté de l'aviation civile, notamment les exploitants d'aéronefs, les exploitants d'aéroports, les fournisseurs de services de navigation aérienne (ATSP), les autorités chargées de l'application de la loi, les prestataires de services de sûreté et les organismes chargés du renseignement. Cette politique est généralement intégrée dans le PNSAC.

2.3.2.4 Chaque État doit adopter une loi qui crée l'autorité juridique de base, chargée de mener les activités de sûreté de l'aviation. Cette loi doit stipuler et attribuer les pouvoirs à l'autorité compétente pour la sûreté de l'aviation au sein de l'administration de l'État et conférer les pouvoirs juridiques adéquats pour permettre à cette autorité d'instaurer et de faire appliquer les règles, règlements et procédures de sûreté de l'aviation, en ce compris, par exemple, la désignation de zones de sûreté à accès réglementé (ZSAR), et l'inspection/filtrage et/ou la fouille des passagers et des bagages. Les États doivent aussi adopter, si nécessaire, une législation destinée à donner force de loi à leurs obligations découlant de leur statut de signataires de l'une quelconque ou de la totalité des conventions internationales relatives à la sûreté de l'aviation.

2.3.2.5 L'autorité compétente pour la sûreté de l'aviation, désignée et habilitée par l'État, est responsable d'assurer l'application de toutes les normes de l'Annexe 17 et des dispositions de l'Annexe 9 relatives à la sûreté. En outre, faisant partie intégrante de leur système national de supervision de la sûreté de l'aviation civile, les États sont responsables d'élaborer, de mettre en œuvre et de tenir à jour un Programme national de contrôle de la qualité (PNCQ) afin d'évaluer le degré d'application de leur PNSAC et d'en valider l'efficacité (Annexe 17, normes 3.4.4 à 3.4.7).

2.3.2.6 En plus des dispositions susmentionnées, l'autorité compétente pour la sûreté de l'aviation peut être chargée d'assumer la responsabilité des pratiques recommandées contenues dans l'Annexe 17 et notamment des aspects suivants :

- a) élaborer un système pour l'établissement, la mise en œuvre et le maintien de programmes écrits de sûreté d'exploitants de vols d'aviation générale et vols de travail aérien et veiller à ce que ces programmes respectent les exigences du PNSAC (Pratiques recommandées 3.3.2 et 3.3.3) ;
- b) favoriser la recherche et le développement de nouveaux équipements, processus et procédures de sûreté qui permettront de mieux atteindre les objectifs de la sûreté de l'aviation civile, et coopérer en la matière avec d'autres États, en tenant compte des principes des facteurs humains (Pratiques recommandées 2.5.1 à 2.5.3) ;
- c) prendre 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 cela ne compromette pas l'efficacité de ces contrôles et procédures (Pratique recommandée 2.3).

2.3.2.7 L'autorité compétente pour la sûreté de l'aviation doit prévoir des moyens financiers suffisants au vu des ressources nécessaires pour remplir les obligations de sûreté de l'aviation et pour assurer la mise en œuvre efficace de la sûreté de l'aviation.

2.3.2.8 Chaque État membre est en définitive responsable d'assurer la mise en œuvre des mesures de sûreté nécessaires pour satisfaire aux exigences des normes de l'Annexe 17 et des dispositions de l'Annexe 9 relatives à la sûreté. Toutefois, la délégation de rôles et responsabilités à des entités ou des agences subordonnées et la détermination des fonctions de celles-ci en matière de sûreté de l'aviation civile sont généralement considérées comme des aspects qui relèvent des affaires intérieures des États. Si certaines délégations de fonctions peuvent être considérées comme courantes (par exemple, charger la direction d'un aéroport de l'élaboration d'un programme de sûreté aéroportuaire ou d'un programme de contrôle de la qualité au niveau de l'aéroport), la nature des responsabilités déléguées peut varier vu les spécificités de chaque État. Les paragraphes ci-après donnent des exemples de bonnes pratiques, appliquées par certains États membres, qu'un État ou une autorité compétente pour la sûreté de l'aviation peut envisager lorsqu'il ou elle définit et délègue les fonctions relatives à la sûreté de l'aviation.

### 2.3.3 Fonctions des directions d'aéroports

2.3.3.1 Les directions des aéroports doivent être responsables de toutes les fonctions relatives aux opérations aéroportuaires, y compris de la coordination des contrôles de sûreté au niveau des aéroports. L'autorité aéroportuaire peut être l'autorité responsable de la coordination de la mise en œuvre des contrôles de sûreté au niveau de l'aéroport, tels que prescrits par la norme 3.2.2 de l'Annexe 17, ou cette responsabilité peut être déléguée à un individu ou à un bureau. L'autorité aéroportuaire doit aussi mettre sur pied un Comité de sûreté aéroportuaire (CSA) chargé de coordonner la mise en œuvre des contrôles et procédures de sûreté stipulés dans le PNSAC et dans le programme de sûreté aéroportuaire (PSA).

2.3.3.2 Conformément aux dispositions de l'Annexe 17 relatives à la sûreté aéroportuaire, l'autorité aéroportuaire doit :

- a) établir, mettre en œuvre et tenir à jour un PSA pour satisfaire aux exigences du PNSAC et préciser, entre autres : les diverses mesures de sûreté en place dans l'aéroport, telles que des mesures relatives au contrôle d'accès, à l'inspection/filtrage des passagers, à l'inspection/filtrage des bagages de cabine et de soute, aux contrôles de sûreté pour le fret, le courrier, la restauration et tous autres biens embarqués à bord des aéronefs effectuant des vols de passagers à partir de l'aéroport ; et la structure organisationnelle, y compris la répartition des tâches et responsabilités liées aux mesures susmentionnées. Le PSA doit servir de document de coordination pour tous les contrôles de sûreté au niveau de l'aéroport et dès lors mentionner les rôles et responsabilités de toutes les entités qui mettent en œuvre des contrôles de sûreté à l'aéroport ;
- b) maintenir une coordination effective avec les autres départements aéroportuaires et les autorités pertinentes chargées de l'application de la loi ;
- c) veiller à ce que les activités du personnel de sûreté de l'aéroport ainsi que des équipes des services de sauvetage et de lutte contre les incendies soient coordonnées du point de vue de la sûreté ;
- d) encourager la sensibilisation à la sûreté et la vigilance chez toutes les personnes travaillant à l'aéroport ;
- e) promouvoir et exiger des moyens efficaces de riposte à des menaces/incidents ;
- f) élaborer et tester régulièrement le plan d'urgence aéroportuaire.

2.3.3.3 Pour mieux assurer la mise en œuvre effective des exigences de l'Annexe 17, l'autorité aéroportuaire peut aussi se voir attribuer, entre autres, les responsabilités suivantes :

- a) élaborer, mettre en œuvre et tenir à jour un programme de contrôle de la qualité interne et contrôler la qualité de toutes les activités de sûreté que l'autorité est chargée de coordonner au niveau de l'aéroport ;
- b) élaborer, mettre en œuvre et tenir à jour un programme de formation à la sûreté destiné au personnel de l'aéroport, afin de garantir l'application correcte du PNSAC [conformément aux exigences du programme national de formation à la sûreté de l'aviation civile (PNFSAC)], qui doit être soumis à l'autorité compétente en matière de sûreté de l'aviation pour examen et approbation avant toute mise en œuvre ;
- c) être membre de l'équipe de conception et de planification de l'aéroport ;
- d) recommander l'intégration de considérations de sûreté dans les plans de modification d'installations aéroportuaires existantes et de construction de nouvelles installations, conformément à la norme 3.2.4 de l'Annexe 17 et aux exigences de l'Annexe 14 ;
- e) s'assurer que toutes les personnes qui ont le droit de circuler sans escorte dans les ZSAR soient soumises à des vérifications de leurs antécédents ;
- f) dans les limites prescrites par la législation nationale, gérer les ripostes aux actes (et tentatives d'actes) d'intervention illicite, notamment :
  - 1) tenir à jour une liste de tous les actes ou tentatives d'actes d'intervention illicite ayant affecté l'exploitation des aéroports, y compris les menaces à la bombe, et de toutes les armes et tous les engins dangereux détectés au cours des processus d'inspection/filtrage des passagers ;
  - 2) recueillir et transmettre à l'autorité compétente pour la sûreté de l'aviation toutes les informations pertinentes relatives à un aéronef qui a fait l'objet d'une capture ou d'un détournement illicite ;
  - 3) commencer des enquêtes dès que l'on sait ou soupçonne qu'un aéronef qui a effectué son décollage le plus récent à l'aéroport a fait l'objet d'une capture illicite ou a subi un accident qui peut avoir été causé par un acte de sabotage.

2.3.3.4 Il faut affecter du personnel à une unité aéroportuaire de sûreté de l'aviation pour aider l'autorité aéroportuaire à mettre en œuvre les mesures, contrôles et procédures énumérés aux paragraphes 2.3.3.2 et 2.3.3.3, ainsi qu'à prévenir les intrusions non autorisées côté piste et dans les zones et installations à accès réglementé.

#### **2.3.4 Fonctions des locataires des aéroports**

Les locataires d'un aéroport sont les individus ou les entreprises qui ont obtenu de la direction de l'aéroport une licence ou un autre document juridique les autorisant à mener des activités commerciales dans cet aéroport. C'est notamment le cas des concessionnaires, des exploitants de vols cargo, des entreprises de restauration et des installations d'entretien. Les locataires des aéroports peuvent se voir attribuer des responsabilités en matière de sûreté de l'aviation, notamment :

- a) assurer le contrôle de l'accès via leurs installations au côté piste ou aux ZSAR de l'aéroport, conformément aux réglementations nationales de la sûreté de l'aviation et au PSA ;

- b) appliquer les mesures concrètes de sûreté appropriées aux biens stockés dans leurs installations et/ou transitant par celles-ci vers les ZSAR de l'aéroport ;
- c) élaborer une planification d'urgence compatible avec leurs responsabilités découlant du plan d'urgence aéroportuaire ;
- d) élaborer, si nécessaire, un programme de contrôle de la qualité interne et assumer des fonctions de contrôle de la qualité sur les activités menées dans leur secteur ;
- e) veiller à ce que leurs employés soient suffisamment informés des exigences de sûreté à l'aéroport, fournir une formation appropriée à ceux qui ont des responsabilités directes en matière de sûreté et donner à leur personnel une formation de sensibilisation à la sûreté.

### 2.3.5 Fonctions des exploitants d'aéronefs

2.3.5.1 Les exploitants d'aéronefs sont responsables de la sûreté de leurs vols vis-à-vis des voyageurs et du personnel, ce qui couvre normalement la protection des aéronefs et peut comprendre la sûreté des bagages, du fret, du courrier, des services de restauration, de la maintenance et des zones d'accès aux aires de stationnement. Les exploitants doivent aussi respecter toutes les réglementations de sûreté que l'État peut promulguer.

2.3.5.2 Conformément aux dispositions de l'Annexe 17, les exploitants d'aéronefs qui assurent des services au départ d'un État doivent être chargés d'établir, d'appliquer et de tenir à jour un programme écrit de sûreté de l'exploitant d'aéronefs (PSEA) qui réponde aux exigences du PNSAC dudit État.

2.3.5.3 Conformément au PNSAC et aux réglementations des États, les mesures de sûreté des exploitants d'aéronefs à mentionner dans un PSEA comprennent normalement les procédures relatives aux contrôles et fouilles de sûreté des aéronefs, à l'accès aux aéronefs et à la planification d'urgence.

2.3.5.4 Le PNSAC ou les réglementations des États (les détails étant précisés ou mentionnés dans le PSA) peuvent exiger des exploitants d'aéronefs qu'ils intègrent dans un PSEA d'autres mesures de sûreté, notamment les procédures relatives aux aspects suivants :

- a) la concordance des personnes et des bagages de soute ;
- b) l'inspection/filtrage des passagers, des bagages de cabine et de soute ;
- c) la sûreté des fournitures de service à bord et de restauration des exploitants d'aéronefs ;
- d) la sûreté des opérations de nettoyage de l'aéronef ;
- e) la sûreté du fret et du courrier (y compris du courrier et du matériel de l'entreprise) ;
- f) la sûreté des opérations de maintenance au sol ;
- g) le recrutement et la formation du personnel de sûreté/des agents de services d'escale ;
- h) les comptes rendus d'incidents.

2.3.5.5 Pour appliquer efficacement leurs programmes de sûreté, les exploitants d'aéronefs sont tenus par l'Annexe 6 — *Exploitation des aéronefs*, Partie 1 — *Transport aérien commercial international* — *Avions*, d'élaborer, mettre en œuvre et tenir à jour un programme approuvé de formation à la sûreté destiné à leur personnel et d'assurer



l'exécution correcte de leurs responsabilités. Ils peuvent en outre être chargés d'élaborer, mettre en œuvre et tenir à jour un programme de contrôle de la qualité interne et d'exécuter des tâches de contrôle de la qualité des activités qui relèvent de leur compétence.

### 2.3.6 Fonctions de l'autorité chargée de l'application de la loi

2.3.6.1 Dans le contexte de la sûreté de l'aviation, diverses autorités chargées de l'application de la loi (par exemple les autorités nationales, provinciales, locales, aéroportuaires, de l'immigration) peuvent se voir attribuer des responsabilités dans les domaines suivants :

- a) prévention et détection des infractions au sein des installations de l'aviation civile ;
- b) surveillance aléatoire et patrouilles dans une partie ou la totalité des zones des aérogares et périmètres des aéroports ;
- c) surveillance/inspection/filtrage aléatoire des passagers à l'arrivée et en partance (et de leurs bagages) pour les personnes qui peuvent poser une menace pour l'aviation civile ;
- d) planification d'urgence en collaboration avec l'autorité compétente pour la sûreté de l'aviation et les autorités aéroportuaires en vue de riposter et de lutter contre des actes d'intervention illicite ou tous autres actes criminels visant l'aviation civile : détournements, sabotages, menaces à la bombe ou autres menaces, attaques contre les installations de l'aviation civile, troubles de l'ordre public, etc. ;
- e) commandement et contrôle de gros incidents et urgences, tels que la négociation en cas de prise d'otages et la fourniture d'une capacité de riposte armée rapide lors des incidents majeurs aux aéroports ;
- f) neutralisation des engins explosifs ;
- g) comptes rendus d'incidents relatifs à des comportements délictueux, à la confiscation de biens interdits, à des menaces, à des tentatives d'accès non autorisé, etc. ;
- h) formation initiale et permanente du personnel compétent chargé de l'application de la loi aux pratiques et procédures pertinentes de sûreté de l'aviation.

2.3.6.2 Le personnel chargé de l'application de la loi qui est affecté à des tâches liées à l'aviation doit être prêt à travailler en étroite collaboration avec l'autorité compétente pour la sûreté de l'aviation, avec l'administration de l'aviation civile (si elle est différente de l'autorité compétente) et avec la direction de l'aéroport, conformément aux réglementations, au PNSAC et au PSA applicables. Comme c'est le cas pour les autres entités appliquant des mesures de sûreté, les entités en charge de l'application de la loi doivent élaborer, mettre en œuvre et tenir à jour des procédures écrites afin de garantir l'exécution cohérente des responsabilités qui leur ont été attribuées.

### 2.3.7 Fonctions des organismes de renseignement

Conformément au PNSAC, les organismes de renseignement de l'État peuvent être chargés de coopérer avec les entités responsables de l'application de la loi et les organismes étrangers/internationaux de renseignement en vue de recueillir, d'évaluer et de diffuser des informations relatives aux menaces préoccupantes d'actes criminels, surtout celles concernant le système de transport aérien civil de l'État. Ces organismes peuvent aussi être chargés d'élaborer un système sûr de partage des renseignements pertinents avec l'autorité compétente pour la sûreté de l'aviation et d'autres entités concernées.

### 2.3.8 Fonctions des forces armées nationales

Les forces armées nationales peuvent, selon le cas, être chargées :

- a) de la détection et de la neutralisation des bombes, de l'intervention armée, des patrouilles et autres fonctions de soutien armé à un aéroport et de la fourniture d'une formation spécialisée ;
- b) du contrôle d'accès et autres fonctions de sûreté aux installations d'un aéroport civil si elles sont colocalitaires de ces installations ou si la zone militaire est adjacente à ces installations ;
- c) de l'évaluation des menaces pour la sûreté de l'aviation et de la diffusion de ces évaluations, selon le cas.

### 2.3.9 Fonctions des organismes de contrôle aux frontières

Les États peuvent habiliter l'organisme chargé des fonctions de contrôle aux frontières (par exemple, les services d'immigration) à mettre en œuvre les SARP pertinentes de l'Annexe 9 et autres réglementations et procédures pour, notamment :

- a) vérifier si la demande d'admission dans l'État formulée par un individu est légitime ;
- b) promouvoir et utiliser des documents de voyage lisibles à la machine (DVLM) et, le cas échéant, la biométrie conformément à la documentation pertinente de l'OACI ;
- c) saisir et retirer de la circulation de faux documents de voyage ainsi que les documents de voyage falsifiés ou contrefaits ;
- d) signaler et autoriser l'arrivée et le départ des aéronefs effectuant des vols réguliers et non réguliers ;
- e) donner aux exploitants d'aéronefs un préavis et des informations suffisantes concernant le transport de passagers potentiellement perturbateurs, afin que les précautions nécessaires puissent être prises pour garantir la sécurité du vol ;
- f) mettre à disposition des zones de transit direct où les passagers en correspondance entre vols internationaux peuvent attendre sans être soumis à des contrôles douaniers et d'immigration complets.

### 2.3.10 Fonctions d'autres ministères/administrations publiques

En fonction de la structure spécifique du gouvernement de l'État concerné, il se peut que d'autres ministères/administrations publiques se voient attribuer des fonctions liées à la sûreté de l'aviation, notamment les ministères de l'intérieur, des affaires étrangères/relations extérieures, de la santé, de la justice, l'administration des douanes, l'administration des postes et l'administration en charge des communications. Il se peut que certaines ou la totalité de ces entités doivent collaborer étroitement avec l'autorité compétente pour la sûreté de l'aviation afin d'assurer la sécurité de l'activité aéronautique au sein de l'État.

### **2.3.11 Fonctions de l'agent habilité**

Un agent habilité doit effectuer, sur le fret et le courrier, les contrôles de sûreté acceptés ou exigés par l'autorité compétente pour la sûreté de l'aviation, notamment en assurant l'inspection/filtrage du fret et du courrier, conformément aux exigences définies dans le PNSAC et les réglementations connexes, et en fournissant une formation appropriée de sensibilisation à la sûreté aux membres de son personnel. À cette fin, il faut exiger de l'agent habilité qu'il soumette un programme écrit de sûreté, décrivant le traitement du fret et du courrier et les mesures de sûreté qui leur sont appliquées, pour analyse et approbation à l'autorité compétente pour la sûreté de l'aviation.

### **2.3.12 Fonctions de planification d'urgence**

Outre les fonctions décrites ci-dessus, les ministères et administrations publiques, services chargés de l'application de la loi, forces armées nationales, locataires d'aéroport, agents habilités, etc., peuvent se voir attribuer la responsabilité d'élaborer des plans d'urgence compatibles avec le plan d'urgence de l'État et/ou de l'aéroport, selon le cas, de donner des instructions au personnel, d'installer des systèmes de communication, d'entreprendre des formations et de riposter aux actes d'intervention illicite pouvant avoir une incidence négative sur la sûreté de l'aviation civile de l'État.

## **2.4 APPROCHE GOUVERNEMENTALE DU CONTRÔLE ET DE LA SUPERVISION**

### **2.4.1 Approche équilibrée entre les entités gouvernementales**

2.4.1.1 Bien que la structure du système national de supervision de la sûreté de l'aviation civile relève des affaires intérieures de l'État, il est préférable que l'autorité compétente pour la gestion de la politique nationale de sûreté de l'aviation soit, au sein de l'organisation de l'État, responsable de la gestion de l'ensemble de la politique de l'aviation. Dans beaucoup d'États, c'est l'administration nationale de l'aviation civile ou le ministère ou le département des transports qui assume ce rôle. Toutefois, bien que l'autorité compétente pour la sûreté de l'aviation soit chargée de définir et de répartir les tâches et de coordonner les activités entre les services, les agences et autres organisations de l'État, les exploitants d'aéroports et d'aéronefs, les ATSP et autres entités qui s'occupent ou sont responsables de divers aspects du PNSAC, elle ne doit pas tenter d'assumer la responsabilité de mettre en œuvre elle-même la totalité du programme, à l'exclusion d'autres entités de l'État qui ont aussi des rôles en matière de sûreté de l'aviation, notamment les douanes, les services d'immigration, les services chargés de l'application de la loi, les services de renseignement ou les forces armées. En effet, l'étendue de la sûreté de l'aviation peut excéder ses capacités de gestion.

2.4.1.2 Même si le contrôle et la supervision du PNSAC ressortissent à l'autorité compétente pour la sûreté de l'aviation, en fin de compte, une approche gouvernementale équilibrée de la mise en place, de la coordination et de la tenue à jour d'un système viable de supervision de la sûreté de l'aviation civile serait le meilleur moyen de répondre aux besoins de sûreté de l'aviation au sein de l'État.

2.4.1.3 Dans un système équilibré de supervision de la sûreté, les entités gouvernementales partagent la responsabilité de la prévention des actes d'intervention illicite contre l'aviation civile. La relation entre ces entités devrait être stipulée dans la législation de base sur la sûreté de l'aviation ainsi que dans les règlements et prescriptions connexes. Ceux-ci devraient alors être appliqués en tant que partie intégrante de la politique et de la méthodologie de l'autorité compétente pour la sûreté de l'aviation (politique de gestion de la sûreté de l'aviation). Dans ce partage des responsabilités de mise en œuvre de la sûreté de l'aviation, il est toutefois entendu que c'est l'autorité compétente pour la sûreté de l'aviation qui est responsable en dernier ressort d'assurer la mise en œuvre effective du PNSAC et qu'elle doit donc disposer des pouvoirs appropriés pour assumer cette responsabilité telle que décrite au paragraphe 2.3.2.4.

2.4.1.4 Vu le nombre de départements et services gouvernementaux susceptibles d'avoir des responsabilités en matière de sûreté de l'aviation et vu la complexité des opérations d'aviation civile, il est important que la coordination soit facilitée entre les acteurs clés. Cette coordination se réalise en partie au moyen du Comité national de sûreté de l'aviation civile (CNSAC) de l'État, comme l'exige l'Annexe 17, qui comprend des responsables gouvernementaux de haut niveau et souvent des hauts responsables des gouvernements et des hauts représentants de l'industrie de l'aviation civile, ces derniers agissant à titre de conseillers du gouvernement. Le CNSAC est décrit plus en détail à la section 3.4.4.

## **2.4.2 Caractéristiques d'un système national efficace de supervision de la sûreté de l'aviation**

2.4.2.1 Les caractéristiques d'un système national efficace de supervision de la sûreté sont notamment :

- a) une approche coordonnée de la formulation, de la publication accessible et opportune, et de la mise en œuvre de la législation et des prescriptions relatives à la sûreté de l'aviation ainsi que des éléments indicatifs adressés aux parties prenantes de la sûreté de l'aviation civile. Cette approche doit couvrir la manière dont la supervision de la sûreté est effectuée, notamment :
  - 1) en adoptant une approche systématique des audits, inspections, évaluations et tests afin de garantir la prise en considération de tous les aspects du système de sûreté de l'aviation et pas uniquement des éléments, activités ou disciplines isolés ;
  - 2) en employant des stratégies de gestion/évaluation du risque afin de contribuer à une utilisation efficace des ressources ;
  - 3) en assurant une coordination avec d'autres agences en cas de chevauchement ou de contiguïté d'interfaces, notamment entre la sûreté et la sécurité ou entre la sûreté et la facilitation ;
- b) une répartition bien équilibrée des responsabilités liées à la sûreté de l'aviation civile entre les entités de l'État ;
- c) suffisamment de ressources financières, techniques et humaines pour mettre en œuvre un système de supervision de la sûreté de l'aviation, assorties d'une justification économique de l'utilisation de ces ressources ;
- d) une supervision continue de l'État sur les activités de sûreté de l'aviation menées par les exploitants d'aéroports et d'aéronefs et par les prestataires de services sans entraver indûment la gestion et le contrôle efficaces de leur propre organisation ;
- e) l'établissement et le maintien de relations harmonieuses entre toutes les parties prenantes de la sûreté de l'aviation civile, y compris la communication et la consultation régulières entre l'État et lesdites parties prenantes, parallèlement au maintien de rôles fonctionnels efficaces et clairement séparés. La communication doit inclure la fourniture aux parties prenantes de toutes les prescriptions à respecter pour l'octroi de licences ou autres approbations, ainsi que des éléments indicatifs correspondants.

2.4.2.2 Un des principes du droit international général veut que toute obligation d'un État contractant découlant de la Convention de Chicago ou de ses Annexes soit appliquée. Dans la pratique, cette application est souvent assurée par des arrangements internes, notamment la délégation de certaines fonctions à des entités telles que des autorités aéroportuaires ou d'autres prestataires de services. Vu la tendance à la privatisation des aéroports et des services de navigation aérienne, plusieurs États ont adopté une politique d'externalisation des activités opérationnelles de sûreté de l'aviation à d'autres services gouvernementaux ou entités privées. Si l'externalisation peut, dans certains cas, fournir une

solution rentable de remplacement des services de sûreté gérés par l'État, les gouvernements ne peuvent éluder leurs obligations découlant de la Convention de Chicago au motif qu'ils ont privatisé certaines fonctions de sûreté de l'aviation. Les États contractants restent responsables en dernier ressort d'assurer le respect par les entités privées des normes de sûreté contenues dans l'Annexe 17 et dans les autres Annexes à la Convention de Chicago. Si un État externalise certaines de ses responsabilités de sûreté de l'aviation mentionnées dans ses programmes de sûreté, il doit impérativement veiller à mettre en place des mécanismes appropriés et efficaces de contrôle et de supervision gouvernementaux.

2.4.2.3 Lorsque les fonctions de sûreté sont exécutées directement par le personnel des services publics, il est tout aussi important qu'une infrastructure de supervision indépendante assure un contrôle et une supervision gouvernementaux rigoureux. Cela pose un problème dans les pays où l'État est à la fois l'autorité de réglementation et un exploitant d'aéroport, exploitant d'aéronef, prestataire de services de la circulation aérienne ou autre prestataire de services ou exploitant. Pour éviter tout conflit d'intérêts, il faut créer une séparation claire des pouvoirs et responsabilités entre l'autorité nationale de réglementation et tout exploitant ou prestataire de services relevant du secteur public. Les procédures d'approbation, de certification et de surveillance continue devraient se dérouler comme si l'organisme d'exploitation n'était pas un organisme public.

2.4.2.4 En vertu de l'Annexe 17, chaque État membre veillera à ce que les personnes mettant en œuvre les contrôles de sûreté soient adéquatement formées conformément aux exigences du PNSAC et possèdent toutes les compétences requises pour accomplir leurs tâches. L'État veillera en outre à ce qu'il soit procédé à une vérification des antécédents de toutes les personnes exécutant des contrôles de sûreté, y compris des travailleurs recrutés par les locataires d'aéroports et de toutes les personnes ayant reçu le droit de circuler sans escorte dans les ZSAR de l'aéroport. Vu la nécessité d'un haut niveau de confiance dans le personnel de sûreté, il convient d'envisager d'effectuer des contrôles d'antécédents plus sévères pour ces personnes, en plus des contrôles requis pour la délivrance de laissez-passer pour les ZSAR.

2.4.2.5 Lorsqu'ils créent les diverses fonctions de contrôle de la qualité, les États doivent veiller à maintenir un système adéquat d'équilibre des pouvoirs. Chaque État doit garder le contrôle effectif de toutes les fonctions de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation (c.-à-d. les audits, inspections, évaluations et essais), mais ne doivent pas déléguer ces fonctions à des entités non gouvernementales, sinon le personnel aéronautique, les exploitants commerciaux, les prestataires de services aéronautiques, les exploitants d'aéroports, etc., vont, dans les faits, s'autoréglementer au lieu d'être contrôlés de façon efficace par des inspecteurs de l'autorité compétente pour la sûreté de l'aviation. Si un État décide de déléguer l'une quelconque ou la totalité des fonctions de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation à des exploitants, ces fonctions doivent être assumées par un service indépendant au sein de l'organisation, relevant directement du directeur de l'autorité compétente pour la sûreté de l'aviation. En pareil cas, le personnel de l'exploitant affecté à ces tâches doit respecter les indications strictes de contrôle de la qualité élaborées par l'autorité compétente pour la sûreté de l'aviation. Tous les rapports découlant d'activités de contrôle de la qualité doivent également être soumis à l'autorité compétente, qui doit garder le droit de superviser la totalité du processus.

## **2.5 ENGAGEMENT DE L'ÉTAT À L'ÉGARD DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION**

2.5.1 La Convention de Chicago énonce certains principes et arrangements afin que l'aviation civile internationale puisse se développer de façon sûre et ordonnée. Depuis l'entrée en vigueur de la Convention de Chicago en 1947, l'aviation civile commerciale est de plus en plus devenue la cible d'actes d'intervention illicite, ce qui a accru les défis et les difficultés en matière de sûreté de l'aviation auxquels sont confrontés les États. Ceux-ci ont dès lors été contraints de renforcer au même rythme leur engagement à l'égard de la sûreté de l'aviation.

2.5.2 Il est devenu de plus en plus urgent que les États mettent en œuvre des systèmes efficaces et viables de supervision de la sûreté de l'aviation civile, conformément aux SARP de l'Annexe 17, qu'ils adhèrent aux conventions relatives à la sûreté de l'aviation et, le cas échéant, qu'ils en appliquent les dispositions, en raison de plusieurs facteurs, tels que :

- a) les menaces nouvelles et émergentes pesant sur l'aviation civile, notamment l'usage indu d'aéronefs comme armes, les attaques suicides en vol ou au sol, les attaques électroniques ou informatiques, les attaques chimiques et biologiques, l'usage indu de matières nucléaires ou radioactives et les attaques au moyen de systèmes antiaériens portables (MANPADS) ;
- b) les constatations USAP de l'OACI, qui ont révélé d'importantes lacunes en matière de sûreté de l'aviation.

2.5.3 Dans son *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation*, l'Assemblée de l'OACI :

- a) souligne que les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile sont devenus la menace principale contre son développement sûr et ordonné et constituent une infraction grave, en violation du droit international ;
- b) insiste sur le fait que la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite exige de l'Organisation et des États membres une vigilance constante ainsi que l'élaboration et la mise en application de mesures concrètes de protection ;
- c) prie instamment les États membres qui ne l'ont pas déjà fait de devenir parties aux conventions relatives à la sûreté de l'aviation et demande au Conseil de charger le Secrétaire général de fournir l'assistance demandée par les États qui éprouvent des difficultés à devenir parties à ces instruments ;
- d) réaffirme que l'OACI et ses États membres doivent continuer à traiter la sûreté de l'aviation comme une question de la plus haute priorité, invitant tous les États membres à confirmer leur ferme soutien à la politique établie de l'OACI en appliquant, individuellement et en coopération les uns avec les autres, les mesures de sûreté les plus efficaces, afin de prévenir les actes d'intervention illicite et d'en punir les auteurs ;
- e) insiste sur le fait que la responsabilité de s'assurer que des mesures de sûreté sont appliquées par les organismes gouvernementaux, les autorités aéroportuaires et les exploitants d'aéronefs incombe aux États membres ;
- f) insiste sur le fait que les contre-mesures de protection de l'aviation civile ne peuvent être efficaces que si l'on emploie un personnel de sûreté hautement formé, en plus des vérifications des antécédents, de la certification et du contrôle de la qualité ;
- g) prie instamment tous les États membres, à titre individuel et en coopération avec les autres États, de prendre toutes les mesures possibles pour prévenir les actes d'intervention illicite et, en particulier, les mesures exigées ou recommandées par l'Annexe 17, et d'intensifier leurs efforts pour mettre en œuvre les SARP relatives à la sûreté de l'aviation, de suivre cette mise en œuvre et de prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile internationale ;

- h) souligne l'importance d'une approche collective de la sûreté de l'aviation en priant instamment tous les États membres et les parties prenantes pertinentes de conclure des accords de partenariat pour l'organisation et la réalisation d'activités de renforcement des capacités, accords englobant toutes les parties concernées et comprenant des engagements devant être pris par toutes les parties.

2.5.4 En définitive, le moyen le plus efficace de prévenir les actes d'intervention illicite est l'instauration d'une confiance mutuelle des États dans leurs législations nationales et leurs systèmes nationaux de sûreté aéroportuaire respectifs, sur la base des SARP de l'OACI. Les États qui ont des intérêts similaires doivent convenir de renforcer la sûreté aéroportuaire et d'imposer des sanctions uniformes aux contrevenants. Les États sont également encouragés à partager les renseignements relatifs à la sûreté de l'aviation avec l'Organisation internationale de police criminelle (OIPC-INTERPOL) et avec d'autres organismes chargés de l'application des lois, ainsi qu'avec des États partageant les mêmes intérêts. L'application de pratiques et procédures cohérentes entre les États renforce la sûreté dans son ensemble, favorise la mise en œuvre de la sûreté par les exploitants et améliore la perception qu'ont les voyageurs de la sûreté et leur confiance en celle-ci.

2.5.5 Afin de promouvoir la mise en œuvre cohérente des pratiques et procédures de sûreté de l'aviation par les États membres, l'Annexe 17 exige de ceux-ci qu'ils collaborent à l'élaboration des PNSAC, PNFSAC et PNCQ, selon le cas, et échangent des informations à ces sujets. Par exemple, les États sont encouragés à mettre à la disposition d'autres États, sur demande, des parties écrites appropriées de leur PNSAC contenant les directives de politique nationale uniquement, plutôt que des détails opérationnels spécifiques. Les documents opérationnels qui soutiennent directement le PNSAC, tels que les programmes de formation et de sûreté de l'aviation des exploitants d'aéroports/aéronefs et les plans nationaux d'urgence, peuvent être joints en tant qu'appendices au PNSAC et peuvent ensuite être diffusés sous contrôle strict, uniquement aux personnes autorisées à les recevoir. Des parties du PNSAC, sans ces appendices sensibles, peuvent alors être diffusées à un plus grand nombre d'organismes au sein de l'État mais aussi à d'autres États.

2.5.6 Les États doivent adopter des mesures de protection pour le PNSAC et d'autres renseignements concernant la sûreté de l'aviation, tels que les informations relatives aux menaces, conformément à leurs politiques nationales portant sur la sûreté des renseignements classés secrets, afin de prévenir tout usage abusif de ceux-ci ou leur diffusion à des personnes non autorisées. Ces mesures de protection doivent aussi s'appliquer aux renseignements sur la sûreté partagés par d'autres États ou aux renseignements qui concernent les intérêts d'autres États, afin de prévenir tout usage ou diffusion indus.

---





## Chapitre 3

# ÉLÉMENTS CRUCIAUX D'UN SYSTÈME DE SUPERVISION DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE

### 3.1 CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

3.1.1 Dans leurs efforts visant à créer et mettre en place un système efficace de supervision de la sûreté de l'aviation civile, les États membres de l'OACI doivent tenir compte des EC de la supervision de la sûreté de l'aviation, qui sont nécessaires à l'application effective des politiques de sûreté et des procédures connexes. Les États sont censés mettre en œuvre les EC de la supervision de la sûreté d'une façon qui présuppose un partage des responsabilités entre les organismes gouvernementaux, le système étant placé sous la houlette de l'autorité compétente pour la sûreté de l'aviation. La mise en œuvre effective des EC donne une indication de la capacité d'un État d'assurer la supervision de la sûreté.

3.1.2 L'OACI a mis en évidence et défini les EC suivants d'un système national de supervision de la sûreté de l'aviation :

**EC-1. *Législation de base sur la sûreté de l'aviation.*** Prévoir un cadre législatif exhaustif et efficace, compatible avec l'environnement et la complexité des opérations d'aviation civile de l'État, pour veiller à l'établissement et à l'application des politiques et exigences de l'État en matière de sûreté de l'aviation conformément aux SARP de l'Annexe 17 et aux dispositions relatives à la sûreté figurant dans les autres Annexes à la Convention de Chicago.

**EC-2. *Programmes et réglementations de la sûreté de l'aviation.*** Prévoir les programmes nécessaires au niveau national et les règlements appropriés pour assurer, au minimum, le respect des prescriptions nationales issues de la législation de base sur la sûreté de l'aviation et prévoyant des procédures de mise en œuvre, des équipements et des infrastructures (y compris des systèmes de gestion de la sûreté et de formation) normalisés, conformément aux SARP de l'Annexe 17 et aux dispositions relatives à la sûreté énoncées dans les autres Annexes à la Convention de Chicago.

*Note.— Dans le présent manuel, les termes « règlements » et « réglementations » sont employés dans leur sens générique et recouvrent dès lors les politiques, exigences, instructions, décrets, directives, ordonnances, etc., exécutoires sur le territoire national. Le caractère expressément donné à un règlement lorsqu'il est appliqué dans l'État et la sanction appliquée en cas de non-conformité sont laissées des questions internes qui sont à la discrétion des divers États, compte tenu de leurs responsabilités en vertu de la Convention de Chicago.*

**EC-3. *Autorité nationale compétente pour la sûreté de l'aviation et ses responsabilités.*** Désigner une autorité nationale compétente pour la sûreté de l'aviation soutenue par le personnel technique et non technique approprié et dotée des ressources financières adéquates. L'autorité nationale compétente doit avoir des fonctions, objectifs et politiques de réglementation de la sûreté de l'aviation. Cet élément comprend aussi la définition et la répartition des tâches et la coordination des activités entre les services gouvernementaux et les entités aéroportuaires qui

s'occupent ou sont responsables de la mise en œuvre des divers aspects du PNSAC, et de veiller à organiser les ressources et les moyens nécessaires pour assurer la sûreté de l'aviation aux aéroports servant à l'aviation civile.

**EC-4. Qualifications et formation du personnel.** Établir des conditions minimales de connaissances et d'expérience du personnel technique assurant des fonctions de supervision de la sûreté et fournir à ce personnel la formation nécessaire au maintien et au renforcement des compétences au niveau souhaité. La formation doit comprendre la formation initiale, en cours d'emploi et périodique. Cet élément comprend aussi la fourniture d'une formation aux entités qui interviennent dans la mise en œuvre des exigences, mesures et procédures applicables à la sûreté de l'aviation.

*Note.— Le personnel technique peut être celui d'un organisme engagé par l'autorité compétente pour assumer les fonctions de supervision de l'État en son nom.*

**EC-5. Fourniture d'indications techniques, d'outils et de renseignements cruciaux pour la sûreté.** Fournir des indications techniques (processus et procédures), un outillage (moyens et équipements) et des renseignements cruciaux pour la sûreté, selon les besoins, au personnel technique pour lui permettre de s'acquitter de ses fonctions de supervision de la sûreté de l'aviation conformément aux exigences établies et d'une manière normalisée. Cet élément englobe aussi la fourniture aux entités responsables, par l'autorité compétente, d'indications techniques sur la mise en œuvre des exigences, mesures et procédures applicables de sûreté de l'aviation.

**EC-6. Obligations en matière de délivrance de certifications et d'approbations.** Mettre en place des processus et procédures visant à garantir que le personnel et les entités assurant une activité de sûreté de l'aviation remplissent les conditions établies (comme des systèmes de certification des préposés à l'inspection/filtrage de sûreté et des instructeurs en sûreté de l'aviation, et un système visant à garantir que les entités responsables de la mise en œuvre des mesures et procédures de sûreté aient établi des programmes de sûreté compatibles avec toutes les exigences nationales pertinentes) avant qu'ils ne soient autorisés à exercer l'activité en question.

**EC-7. Obligations de contrôle de la qualité.** Mettre en place des processus, tels que des audits, inspections, évaluations et essais, destinés à assurer de façon proactive que les entités disposant d'une autorisation ou approbation pour réaliser une activité de sûreté de l'aviation continuent à répondre aux exigences établies et opèrent au niveau de compétence et de sûreté requis par l'État. Ces obligations couvrent aussi la surveillance du personnel chargé d'exécuter des fonctions de supervision de la sûreté au nom de l'autorité compétente.

**EC-8. Résolution des problèmes de sûreté.** Mettre en place des processus et procédures visant à remédier aux carences constatées qui ont des incidences négatives sur la sûreté de l'aviation, qui peuvent avoir résidé dans le système de sûreté de l'aviation et qui ont été détectées par l'autorité compétente ou par d'autres organes compétents. Cet élément couvre les capacités suivantes : analyser les lacunes en matière de sûreté, donner des recommandations, appuyer la résolution des lacunes constatées en mettant en œuvre des procédures de suivi visant à valider la mise en œuvre effective des mesures correctrices, et prendre des mesures d'exécution, si nécessaire.

## 3.2 LÉGISLATION DE BASE SUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION (EC-1)

### 3.2.1 Conditions générales

3.2.1.1 La législation de base sur la sûreté de l'aviation désigne les lois adoptées par le pouvoir législatif d'un État, ou les traités établissant une organisation internationale. Dans le cas d'un État, ces lois sont généralement adoptées par une autorité législative, comme un parlement, sous la forme d'un acte législatif ou d'un code légal. La législation de base diffère de la législation auxiliaire, normalement élaborée et/ou adoptée par le pouvoir exécutif, y compris les ministères ou organes du gouvernement. La législation auxiliaire est établie par l'organe exécutif sur la base des pouvoirs qui lui sont délégués dans la législation de base, et elle consiste généralement en un ensemble de règlements. Cette législation auxiliaire peut comprendre, par exemple, des règlements précisant les exigences opérationnelles d'individus et d'entités ayant des responsabilités dans le domaine de la sûreté de l'aviation. Les règlements opérationnels sont décrits à la section 3.3.

3.2.1.2 Pour s'acquitter des obligations de sûreté de l'aviation que leur impose la Convention de Chicago et, le cas échéant, d'autres conventions relatives à la sûreté de l'aviation, les États doivent transposer dans leur propre législation sur la sûreté de l'aviation les exigences de l'Annexe 17 et les dispositions relatives à la sûreté d'autres Annexes. La méthode de transposition de ces prescriptions dépendra du système juridique de chaque État membre. Chaque État partie à la Convention de Chicago et, le cas échéant, à une ou plusieurs conventions sur la sûreté de l'aviation doit déterminer la méthode de transposition qui convient le mieux à son cas particulier, en s'appuyant sur les dispositions de ces conventions. Quelle que soit la méthode choisie, les prescriptions des conventions doivent être respectées, surtout en ce qui concerne la criminalisation de certains actes. Il appartient à chaque État membre de déterminer la technique qui répond le mieux à ses besoins et est parfaitement compatible avec son système juridique. Par exemple, si la ratification des conventions pertinentes est une obligation impérieuse, le cadre juridique peut être ajusté soit par l'amendement d'une ou plusieurs sections pertinentes du Code pénal de l'État membre (surtout dans le cas des conventions relatives à la sûreté de l'aviation) ou par l'adoption d'une ou de plusieurs lois distinctes contenant les éléments exigés par ces conventions.

3.2.1.3 La ratification d'une convention internationale est le processus constitutionnel par lequel un État accepte les obligations découlant d'une convention. Certains États membres ne ratifient un traité qu'après avoir promulgué la législation leur permettant de s'acquitter de toutes leurs obligations juridiques. Dans d'autres États, un traité ratifié a le même statut qu'une loi nationale. En pareil cas, il est possible que d'autres lois doivent encore être promulguées pour mettre en œuvre les éléments nécessaires qui n'apparaissent pas dans le traité, par exemple, pour habilitier l'autorité compétente pour la sûreté de l'aviation à gérer le PNSAC ou pour établir des sanctions sévères aux infractions aux conventions relatives à la sûreté de l'aviation<sup>1</sup>.

3.2.1.4 Quel que soit le mode de transposition, la législation de base relative à la sûreté de l'aviation doit prévoir la mise en place d'un système national de sûreté de l'aviation qui permette au gouvernement et à son administration de superviser et réglementer de façon proactive les activités concernant la sûreté de l'aviation civile. La législation de base d'un État sur la sûreté de l'aviation crée aussi une base juridique solide pour l'établissement d'une autorité compétente pour la sûreté de l'aviation, à laquelle sont délégués des pouvoirs et responsabilités. La législation de base relative à la sûreté de l'aviation est donc un élément critique de tout système efficace de supervision de la sûreté de l'aviation.

3.2.1.5 La législation de base relative à la sûreté de l'aviation doit énoncer les paramètres des responsabilités et obligations redditionnelles inhérentes au système national de sûreté de l'aviation d'un État membre, notamment :

---

1. On trouvera des orientations sur la création d'un cadre législatif approprié au sein d'un État dans les publications de l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime, qui traitent principalement de la mise en œuvre des conventions relatives à la sûreté de l'aviation.

- a) désigner l'autorité chargée de gérer le PNSAC et habiliter cette autorité à élaborer, mettre en œuvre et tenir à jour le PNSAC conformément aux dispositions de l'Annexe 17. Cette autorité devrait également être habilitée à publier les règlements nécessaires pour exécuter le PNSAC et être capable de réagir rapidement à toute augmentation des menaces pour la sûreté, et à exercer une supervision continue des opérations de sûreté de l'aviation pour veiller à ce que la mise en œuvre des mesures de sûreté de l'aviation soit conforme aux politiques et exigences nationales pertinentes ;
- b) conférer à l'autorité compétente les pouvoirs nécessaires pour lui permettre de répartir les diverses responsabilités en matière de sûreté de l'aviation entre les organismes pertinents de l'État et l'industrie de l'aviation civile ;
- c) exiger des aéroports, exploitants d'aéronefs, autres exploitants et ATSP qu'ils respectent les dispositions du PNSAC ;
- d) autoriser la tenue d'audits, inspections, évaluations et essais par l'autorité compétente pour la sûreté de l'aviation afin de mesurer le degré de respect des législations pertinentes et de surveiller l'efficacité du PNSAC ;
- e) autoriser et attribuer les responsabilités pour l'inspection/filtrage des personnes et des biens et permettre la mise en place de points de contrôle d'accès pour contrôler la circulation des personnes et des véhicules entrant, circulant et stationnant côté piste et dans les ZSAR ;
- f) autoriser le refus de transporter par voie aérienne les personnes considérées comme une menace pour la sécurité de tout vol ;
- g) donner à l'autorité exécutant les fonctions de police et aux autorités chargées de la sûreté compétence pour imposer des amendes et arrêter et détenir des contrevenants ;
- h) prévoir une autorité chargée de fouiller les personnes, les bagages et les biens ;
- i) prévoir une autorité chargée de donner des instructions en cas d'urgence, notamment pour l'évacuation d'un aéronef, d'un aérodrome ou d'autres installations aéronautiques ou pour la retenue au sol d'un aéronef ou son déroutement vers un autre site d'atterrissage, en cas de perception d'une menace immédiate pour la sûreté de l'aviation, de tout aéronef, aéroport ou autre installation aéronautique ou pour la sécurité du public, des passagers ou des équipages ;
- j) autoriser la mise à disposition de membres des forces armées/agents de la sûreté nationale formés de façon appropriée pour répondre à des suspicions d'actes d'intervention illicite et d'activités illicites et pour interroger les suspects ; attribuer les responsabilités d'une telle mise à disposition ;
- k) définir les actes d'intervention illicite conformément aux conventions relatives à la sûreté de l'aviation, établir la compétence pour connaître de ces délits et prescrire des sanctions sévères pour de tels actes, conformément aux lois nationales.

3.2.1.6 Pour aider à la mise en œuvre et à l'exécution des politiques contenues dans le PNSAC, il est aussi important que les États insèrent dans leur législation de base sur la sûreté de l'aviation des dispositions :

- a) relatives au transport d'armes dans la cabine et dans la soute d'un aéronef ;
- b) relatives au transport de détenus ou de personnes faisant l'objet de procédures administratives (comme les personnes refoulées ou non admissibles) ;

- c) qui donnent compétence juridique pour effectuer des vérifications d'antécédents afin de confirmer l'identité d'une personne et son expérience antérieure, y compris, lorsque cela est légalement admissible, son dossier judiciaire, dans le cadre de l'évaluation de la mesure dans laquelle cette personne peut effectuer un contrôle de sûreté et avoir accès sans être accompagnée à une ZSAR. Cette législation doit aussi préciser les infractions entraînant l'exclusion ;
- d) relatives au financement de la sûreté de l'aviation, y compris tous honoraires concernant la sûreté, selon le cas.

3.2.1.7 La législation de base sur la sûreté de l'aviation devrait prévoir l'exécution des règles, règlements et procédures de sûreté de l'aviation et l'établissement d'un système de sanctions et/ou de pénalités, s'il y a lieu, en cas de non-respect de ces règles, règlements et procédures. L'autorité compétente devrait être légalement habilitée à superviser en permanence les activités de sûreté de l'aviation et à exercer des pouvoirs d'exécution, y compris le pouvoir de suspendre, révoquer ou annuler des certificats et autres approbations, et d'imposer des amendes, s'il y a lieu. Cela permettra à l'autorité compétente d'assurer le respect de la législation nationale sur la sûreté de l'aviation, de surveiller l'efficacité du PNSAC et de veiller à ce qu'il soit remédié aux carences relevées.

3.2.1.8 La législation de base sur la sûreté de l'aviation doit également donner des pouvoirs d'exécution, et notamment d'exécution immédiate, aux inspecteurs nationaux de sûreté de l'aviation, ainsi que l'autorité nécessaire pour pénétrer sans restriction et sans limitation dans des aéronefs et installations d'aviation pour avoir accès à des documents d'aviation et les inspecter dans la réalisation de leurs fonctions et tâches. Ces inspecteurs ont la responsabilité de mettre en œuvre le PNCQ et doivent être officiellement autorisés à exécuter les tâches suivantes :

- a) entrer sur tout terrain, dans toute installation ou bâtiment aux fins de l'inspection d'un exploitant d'aéroport ou d'aéronefs, ou sur un terrain situé en dehors de l'aéroport et occupé à des fins commerciales liées à l'exploitant d'aéroport ou d'aéronefs ;
- b) entrer dans tout aéronef immatriculé ou exploité dans l'État en vue d'inspecter toute procédure de sûreté ;
- c) demander à un exploitant d'aéronefs, à un directeur d'aéroport ou à un occupant d'un terrain situé en dehors de l'aéroport mais utilisé à des fins commerciales liées à l'aéroport de fournir des renseignements utiles pour l'audit, l'inspection, l'évaluation, l'essai ou l'enquête ;
- d) avoir accès aux documents et archives pertinents de sûreté ;
- e) poser des questions sur la sûreté de l'aviation à toute personne qu'ils jugent susceptible de les aider à évaluer la norme de sûreté ou la mise en œuvre de procédures de sûreté ;
- f) inspecter toute partie de tout aéroport situé dans l'État et tout terrain ou espace hors aéroport utilisé par des entreprises qui opèrent à l'aéroport ou situé dans des ZSAR ;
- g) inspecter tout aéronef immatriculé ou exploité dans l'État aux fins d'évaluer toute procédure de sûreté ;
- h) examiner et vérifier l'efficacité des mesures et procédures de sûreté et la performance du matériel de sûreté ;
- i) amener et utiliser, dans un aéroport, côté piste ou dans toute ZSAR désignée, tout équipement nécessaire pour mener à bien leurs tâches, notamment des radios, caméras, équipements d'enregistrement (tant audio que vidéo) et des articles réglementés ou interdits, expressément autorisés, tels que des armes, des répliques d'armes ou des engins explosifs factices ;

- j) émettre des avis et/ou des recommandations, selon les besoins ;
- k) faire exécuter les mesures correctrices, y compris la rectification immédiate de toute lacune, et/ou appliquer des mesures d'exécution contre ceux qui enfreignent des règlements, directives et/ou instructions particuliers.

### 3.2.2 Prescriptions des conventions relatives à la sûreté de l'aviation

3.2.2.1 Les instruments juridiques internationaux ci-après ont été élaborés en réaction à une variété croissante d'actes criminels qui mettent en péril la sécurité, la régularité et l'efficacité de l'aviation civile internationale :

- a) *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, signée à Tokyo le 14 septembre 1963 (Convention de Tokyo) ;
- b) *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*, signée à La Haye le 16 décembre 1970 (Convention de La Haye) ;
- c) *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*, signée à Montréal le 23 septembre 1971 (Convention de Montréal) ;
- d) *Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*, faite à Montréal le 23 septembre 1971, signé à Montréal le 24 février 1988 (Protocole complémentaire de Montréal) ;
- e) *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection*, faite à Montréal le 1<sup>er</sup> mars 1991 (Convention MEX) ;
- f) *Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale*, faite à Beijing le 10 septembre 2010 (Convention de Beijing) ;
- g) *Protocole additionnel à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*, fait à Beijing le 10 septembre 2010 (Protocole de Beijing) ;
- h) *Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, fait à Montréal le 4 avril 2015 (Protocole de Montréal).

3.2.2.2 La Convention de Tokyo, la Convention de La Haye, la Convention de Montréal, le Protocole complémentaire de Montréal, la Convention de Beijing et le Protocole de Beijing criminalisent un certain nombre d'actes précis d'intervention illicite touchant les aéronefs, les aéroports et d'autres installations et services d'aviation et établissent la compétence pour en connaître. Les États qui sont devenus parties à une ou plusieurs des conventions relatives à la sûreté de l'aviation doivent au minimum, par le biais d'instruments juridiques existants, tels qu'un code pénal national et/ou une législation portant expressément sur la sûreté de l'aviation, présenter et définir les actes suivants comme des délits passibles de sanctions sévères :

- a) capture illicite d'aéronefs ;
- b) acte de violence commis contre une personne à bord d'un aéronef en vol si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de cet aéronef ;

- c) acte de violence commis au moyen d'un dispositif, d'une substance ou d'une arme contre une personne dans un aéroport servant à l'aviation civile internationale, qui cause ou est de nature à causer des blessures graves ou la mort, si cet acte compromet ou est de nature à compromettre la sécurité dans cet aéroport ;
- d) détruire ou endommager gravement les installations d'un aéroport servant à l'aviation civile internationale ou des aéronefs non en service qui se trouvent dans cet aéroport, ou perturber les services de l'aéroport, si cet acte compromet ou est de nature à compromettre la sécurité dans cet aéroport ;
- e) placer ou faire placer sur un aéronef en service, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou des substances propres à détruire ledit aéronef ou à lui causer des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol ;
- f) détruire ou endommager des installations de navigation aérienne ou perturber le fonctionnement de telles installations, si cet acte compromet ou est de nature à compromettre la sécurité d'un aéronef en vol ;
- g) communiquer une information qu'une personne sait être fausse, et compromettre de ce fait la sécurité d'un aéronef en vol.

3.2.2.3 La Convention de La Haye, la Convention de Montréal et la Convention de Beijing, ainsi que le Protocole complémentaire de Montréal et le Protocole de Beijing visent, en particulier, à refuser un refuge aux auteurs présumés des actes ci-dessus. Les États parties qui ne les extradent pas sur demande doivent engager leurs propres poursuites. Les États parties auxdites conventions, ou ceux qui ont l'intention d'y devenir parties, doivent établir des procédures pour l'extradition et la remise à d'autres États des contrevenants présumés. Si l'extradition n'est pas demandée ou qu'une telle demande soit refusée, l'État est alors tenu d'établir sa compétence et faire en sorte que l'intéressé soit soumis à l'autorité responsable de l'extradition.

3.2.2.4 La Convention MEX exige que les explosifs plastiques et en feuilles soient marqués lors du processus de fabrication au moyen d'un des agents de détection définis dans l'Annexe technique à la Convention. En outre, la Convention exige que chaque État partie interdise la fabrication et le transport d'explosifs plastiques et en feuilles non marqués, exerce un contrôle strict et effectif sur la détention et le mouvement des explosifs existants non marqués et détruise les stocks existants. Les États parties à la Convention MEX ou qui ont l'intention d'y devenir parties doivent établir des dispositions pour garantir le respect des exigences ci-dessus.

3.2.2.5 Le Protocole de Montréal modernise la Convention de Tokyo. Il reconnaît, dans certaines conditions, la compétence de l'État d'atterrissage et de l'État de l'exploitant pour connaître des infractions et actes commis à bord des aéronefs et reconnaît également les agents de sûreté en vol, à qui il accorde certaines protections.

### **3.3 PROGRAMMES ET RÉGLEMENTATIONS DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION (EC-2)**

#### **3.3.1 Conditions générales**

3.3.1.1 Les lois, règlements et programmes nationaux relatifs à la sûreté de l'aviation doivent être conformes aux Annexes pertinentes à la Convention de Chicago (surtout à l'Annexe 17). Les dispositions des Annexes sont conçues pour déterminer les conditions minimales de sûreté de l'aviation que doivent remplir tous les États membres, quelles que soient l'ampleur et la complexité de leurs opérations d'aviation civile. Il appartient alors aux divers États membres d'élaborer des règlements, règles et programmes équivalents, suffisamment détaillés pour garantir qu'une conformité satisfaisante assurera le niveau souhaité de sûreté de l'aviation, compte tenu des besoins nationaux spécifiques. Cette responsabilité

englobe aussi l'élaboration et la mise en œuvre d'un processus permettant d'amender en temps opportun les règlements, programmes, pratiques et procédures relatifs à la sûreté de l'aviation, selon les besoins, surtout en réaction à toute menace nouvelle et émergente pesant sur le système de l'aviation civile de l'État et aux amendements apportés aux Annexes pertinentes à la Convention de Chicago (surtout l'Annexe 17).

3.3.1.2 Les Annexes à la Convention de Chicago, qui spécifient les exigences internationales applicables aux activités de l'aviation civile, énoncent des SARP afin de réaliser l'uniformité et de faciliter l'incorporation de ces exigences dans les règlements nationaux. La délivrance des autorisations et approbations à des organismes et programmes de sûreté de l'aviation civile est régie par les propres lois et règlements des États. Toutefois, en s'acquittant de leurs responsabilités à cet égard, les États sont tenus de prêter leur concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, programmes, pratiques et procédures, comme le demande l'article 37 de la Convention de Chicago.

3.3.1.3 Vu les différences inhérentes aux cadres juridiques nationaux, il est inévitable que, tout en poursuivant les mêmes objectifs, les États membres appliquent de façon différente les dispositions de l'Annexe 17 et les SARP relatives à la sûreté de l'aviation figurant dans les autres Annexes. Toutefois, bien qu'il existe des variations naturelles entre les systèmes législatifs, il est important que les règlements, programmes, mesures et procédures de sûreté de l'aviation soient coulés dans un format qui permette un amendement simple et rapide, proportionnel à l'évaluation des menaces effectuée par l'État, évaluation qui peut fluctuer en fonction de divers facteurs variables.

3.3.1.4 Les règlements et programmes de l'État doivent être rédigés de façon à pouvoir être compris par le personnel de l'autorité compétente pour la sûreté de l'aviation et par le personnel des autres entités ayant des responsabilités dans le domaine de la sûreté de l'aviation, y compris la direction des aéroports et les exploitants d'aéronefs, qui doivent comprendre les exigences réglementaires mentionnées dans le PNSAC.

### **3.3.2 Adaptation ou adoption de règlements et programmes d'autres États**

Tout État membre de l'OACI a la faculté d'adopter, sur demande, des parties du PNSAC et/ou d'autres règlements, selon le cas, d'un autre État membre, pour s'acquitter de ses obligations en matière de réglementation. Si l'adoption des règlements et/ou programmes d'un autre État présente l'avantage de favoriser la cohérence et l'uniformité dans la mise en œuvre des pratiques et procédures de sûreté de l'aviation, les États qui choisissent cette solution doivent s'assurer que les règlements et/ou programmes qu'ils adoptent sont à jour et conformes à toutes les exigences en matière de sûreté de l'aviation. Il convient aussi de tenir compte des différences dans la complexité des opérations d'aviation civile de chaque État. Un État dont les activités aéronautiques sont limitées doit se garder d'imposer une charge excessive à sa communauté de l'aviation et à son personnel de supervision en adoptant des règlements excessivement restrictifs. En pareil cas, il ferait mieux d'adapter les règlements et/ou programmes d'un autre État à ses besoins nationaux de sûreté de l'aviation, tout en assurant l'harmonisation entre les règlements et les programmes.

### **3.3.3 Programmes de niveau national**

3.3.3.1 Comme l'indique l'EC-1, l'autorité compétente pour la sûreté de l'aviation doit être habilitée par la législation de base sur la sûreté de l'aviation à élaborer une politique nationale de sûreté de l'aviation et à veiller à la mise en œuvre de cette politique. À cette fin, l'autorité désignée doit promulguer des règlements, pratiques et procédures répondant aux exigences de l'Annexe 17 et aux exigences de sûreté de l'aviation des autres Annexes à la Convention de Chicago. En général, ces règlements, pratiques et procédures sont mentionnés dans le PNSAC.

3.3.3.2 Chaque État membre est tenu d'établir, appliquer et tenir à jour un PNSAC écrit dont l'objectif est de protéger la sécurité, la régularité et l'efficacité de l'aviation civile internationale de l'État en prévoyant, au moyen de règlements, de pratiques et de procédures, les sauvegardes nécessaires contre les actes d'intervention illicite. Le PNSAC



a pour but de permettre à l'État de décrire ses méthodes de mise en conformité avec les SARP de l'Annexe 17 et les SARP relatives à la sûreté figurant dans les autres Annexes, en mettant l'accent sur les directives de la politique nationale plutôt que sur des détails opérationnels, qu'il vaudrait mieux insérer, par exemple, dans les appendices au PNSAC et dans les programmes de sûreté des exploitants d'aéroports et d'aéronefs.

3.3.3.3 Chaque PNSAC est spécifique à un État. Le PNSAC peut consister en un document écrit unique contenant les exigences et procédures actuelles de sûreté de l'aviation en vigueur dans l'État concerné. Il peut aussi consister en plus d'un document mentionnant les exigences et procédures de l'État découlant de divers lois, règlements et programmes, auquel cas l'État aurait grand intérêt à élaborer une matrice de conformité aux SARP pertinentes de l'Annexe 17 et aux SARP relatives à la sûreté d'autres Annexes. Indépendamment de son format, le PNSAC doit toujours tenir compte des derniers amendements de l'Annexe 17 et d'autres Annexes pertinentes et pouvoir être adapté rapidement pour répondre à toute nouvelle menace, ou à toute augmentation de la menace pour la sûreté.

3.3.3.4 Le PNSAC doit prévoir des politiques préventives de sûreté de l'aviation concernant les aéronefs, les aéroports, les installations de navigation aérienne, les passagers, les bagages, le fret, le courrier et les fournitures de restauration et de service à bord. Ces mesures doivent traiter de responsabilités précises concernant : le traitement et l'inspection/filtrage des passagers et des bagages ; l'inspection/filtrage et les contrôles de sûreté des personnes autres que les passagers ; la désignation des ZSAR côté piste et dans l'aéroport, et la prise de mesures pour prévenir tout accès non autorisé à ces zones ; la protection des aéronefs et des installations de navigation aérienne ; les contrôles de sûreté appropriés pour le fret et le courrier ; les autorisations de port d'armes à bord de l'aéronef ; les agents de sûreté en vol ; le transport des détenus et personnes faisant l'objet de mesures administratives ; et les contrôles de sûreté des fournitures de restauration et de service à bord.

3.3.3.5 Les États doivent exiger que leurs autorités compétentes assurent l'élaboration et la mise en œuvre d'un PNFSAC destiné au personnel de toutes les entités qui interviennent ou ont une responsabilité dans la mise en œuvre des divers aspects du PNSAC. Le PNFSAC doit être conçu pour garantir l'efficacité du PNSAC et reproduire la politique de l'État relative aux exigences de formation à la sûreté de l'aviation pour tout le personnel affecté à des fonctions de sûreté de l'aviation, y compris le personnel de supervision de la sûreté. Le PNFSAC doit préciser la formation administrative et à la sûreté nécessaire pour que le personnel de supervision de la sûreté puisse s'acquitter de ses tâches et responsabilités avec efficacité, et pour tout le personnel responsable de la mise en œuvre des mesures de sûreté. Ce programme doit préciser, entre autres :

- a) les exigences et programmes de formation propres aux diverses fonctions ;
- b) les directives administratives relatives à la formation à la sûreté de l'aviation ;
- c) les orientations concernant les méthodes pédagogiques ;
- d) les programmes de cours ;
- e) les plans de cours ;
- f) les exigences en matière de stages ;
- g) les exigences en matière de formation à la sensibilisation à la sûreté de l'aviation ;
- h) les orientations concernant les documents de référence ;
- i) les sources d'aide à la formation, notamment le réseau mondial des centres de formation à la sûreté de l'aviation de l'OACI, les malettes pédagogiques de sûreté de l'aviation et les malettes pédagogiques normalisées.

3.3.3.6 Chaque État doit exiger que son autorité compétente élabore, mette en œuvre et tienne à jour un PNCQ pour déterminer la conformité au PNSAC et valider l'efficacité du PNSAC. Le PNCQ doit décrire la structure, les responsabilités, les processus et les procédures, y compris les critères relatifs aux fonctions de contrôle de la qualité, qui visent à promouvoir et à établir un environnement et une culture d'amélioration et de renforcement continus de la sûreté de l'aviation. Le PNCQ devrait avoir comme objectifs :

- a) de surveiller la mise en œuvre des mesures de sûreté de l'aviation par les exploitants d'aéroports et d'aéronefs et par d'autres entités qui exécutent des fonctions de sûreté, conformément aux règlements de l'État et au PNSAC ;
- b) d'assurer l'efficacité des règlements et du PNSAC ;
- c) de déterminer toute carence ainsi que les mesures correctrices appropriées ;
- d) de déterminer tous les aspects des mesures de sûreté pouvant exiger que l'on apporte des changements aux règlements de sûreté de l'aviation, au PNSAC ou aux moyens de mise en œuvre.

3.3.3.7 Hormis l'Annexe 17, d'autres Annexes à la Convention de Chicago auront une incidence sur la politique de sûreté de l'aviation des États et devront être prises en considération dans le PNSAC, surtout l'Annexe 9, qui tente de concilier les objectifs parfois conflictuels de la sûreté de l'aviation, d'une part, et du confort des passagers et de l'efficacité des exploitants d'aéronefs, d'autre part. Ainsi, alors que les États doivent assurer la coopération entre les exploitants d'aéronefs et d'aéroports pour veiller à ce que des installations et services satisfaisants soient offerts pour le traitement et le contrôle rapide des passagers, équipages, bagages, fret et courrier aux aéroports servant à l'aviation civile, ces installations et services doivent être flexibles et capables d'expansion pour répondre à des mesures de sûreté plus strictes en cas d'aggravation de la menace. Les États doivent établir un programme national de facilitation du transport aérien basé sur les exigences de facilitation de la Convention de Chicago et de son Annexe 9, en vue d'adopter toutes les mesures possibles pour faciliter le mouvement des aéronefs, des équipages, des passagers, du fret, du courrier et des provisions de bord en supprimant les obstacles et retards inutiles.

3.3.3.8 Les SARP de l'Annexe 9 ont également une incidence sur les règlements des États pour l'évaluation et l'acquisition des systèmes et équipements de sûreté et sur la conception et le plan d'implantation des aéroports. Il est recommandé que, lors de la rédaction de la politique de sûreté de l'aviation, les États tiennent compte de la stratégie actuelle de facilitation de l'OACI, qui soutient l'objectif de relever le niveau de la sûreté générale par la normalisation des documents de voyage, la rationalisation des systèmes et procédures de contrôle aux frontières et la promotion de la coopération internationale pour résoudre les problèmes de sûreté liés aux passagers et au fret.

### **3.3.4 Différences entre les règlements nationaux et les normes de l'OACI**

3.3.4.1 L'article 38 de la Convention de Chicago spécifie que si un État estime ne pouvoir se conformer en tous points à l'une quelconque des normes internationales, ou mettre ses propres règlements ou pratiques en complet accord avec des normes internationales amendées, ou s'il juge nécessaire d'adopter des règles ou des pratiques différant sur un point quelconque de celles qui sont établies par l'OACI, il notifie immédiatement à l'OACI les différences entre ses propres pratiques et celles qui sont établies par la norme internationale. En pareil cas, le Conseil de l'OACI est tenu de notifier immédiatement à tous les autres États la différence existant entre un ou plusieurs points de la norme internationale et la pratique correspondante de l'État en question.

3.3.4.2 On notera cependant que le dépôt de différences par rapport à des normes internationales ne signifie pas qu'un État peut alors continuer à agir comme si de rien n'était. Plusieurs articles de la Convention indiquent clairement que si les normes adoptées par un État sont d'un niveau inférieur à celles qu'exige l'OACI, les aérodromes, aéronefs, fournisseurs de services ou personnels titulaires de licences ou de certificats approuvés par cet État ne peuvent participer à la navigation aérienne internationale sans la permission de l'État ou des États sur le territoire desquels ils pénètrent. La

responsabilité d'obtenir cette permission incombe à l'individu ou à l'organisme d'aviation civile dont le certificat a ainsi été approuvé, bien qu'un État puisse aussi demander une permission globale au nom de ses titulaires de licences ou de certificats.

3.3.4.3 Les États doivent établir et mettre en œuvre une politique et des procédures concernant l'amendement en temps utile des règlements, programmes, pratiques et procédures de sûreté de l'aviation, selon les besoins, particulièrement en réaction à un changement du niveau de la menace ou à toute menace nouvelle ou émergente visant un système national d'aviation civile, et aussi lorsque des amendements sont apportés aux Annexes pertinentes (principalement l'Annexe 17). Les États doivent également établir et mettre en œuvre une politique et des procédures pour relever et notifier à l'OACI les différences éventuelles entre les normes des Annexes pertinentes (principalement l'Annexe 17) et leurs politiques et exigences nationales en matière de sûreté de l'aviation.

### **3.4 AUTORITÉ NATIONALE COMPÉTENTE POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION ET SES RESPONSABILITÉS (EC-3)**

#### **3.4.1 Établissement d'une autorité nationale compétente pour la sûreté de l'aviation**

3.4.1.1 Pour que les États s'acquittent de leurs obligations découlant de la Convention de Chicago, il est clair que des systèmes de sûreté de l'aviation civile correctement organisés, financés et habilités doivent être mis en place et structurés pour que les États puissent assumer avec efficacité les tâches qu'ils sont censés entreprendre. Les États doivent établir une organisation appropriée et pragmatique et employer le personnel nécessaire pour mener à bien les diverses fonctions d'une autorité nationale de sûreté de l'aviation. Comme les activités aéronautiques, les exigences et, par conséquent, les systèmes de sûreté de l'aviation civile diffèrent d'un État membre à l'autre, il n'est pas raisonnable ni faisable de conseiller un modèle uniforme aux États. Par exemple, certains grands États dont l'autorité de sûreté de l'aviation est l'autorité de l'aviation civile, peuvent estimer nécessaire et efficace aussi bien qu'efficace d'exécuter les fonctions liées à la sûreté au niveau des bureaux régionaux (le cas échéant) ainsi que du siège. Dans ces cas, des processus doivent assurer une gestion et une communication efficaces avec le bureau central, un accès nécessaire à la bibliothèque et à d'autres documents communs ainsi que la normalisation, en tenant compte de toutes les différences régionales pertinentes. Il convient de noter toutefois que si l'étendue des compétences et responsabilités du système de sûreté de l'aviation civile peut varier d'un État à l'autre, quelle que soit la taille de l'autorité de sûreté de l'aviation, les États doivent toujours veiller à établir et maintenir un système approprié d'équilibre des pouvoirs.

3.4.1.2 Pour décider de la structure organisationnelle requise, les États doivent évaluer leurs responsabilités telles que définies à l'Annexe 17 et dans les éléments indicatifs connexes, en gardant à l'esprit l'ampleur et la complexité des opérations aéronautiques ayant lieu sur leur territoire. Généralement, au sein de l'autorité compétente pour la sûreté de l'aviation, les États établissent notamment une section chargée de la politique et de la réglementation, habilitée à répartir efficacement les ressources de l'État pour assurer une exploitation sûre des aéronefs dans des conditions d'exploitation normales et une réponse rapide à toute intensification des menaces contre la sûreté. Le mandat de cette section peut consister, entre autres :

- a) à avoir la responsabilité d'établir, publier, promulguer et fréquemment réviser le PNSAC, afin de veiller à ce que ce programme continue à satisfaire aux obligations de l'État et reste conforme à la politique du gouvernement ;
- b) à décrire et répartir, entre les services, les exploitants d'aéronefs, les aéroports et autres entités concernées, les tâches mentionnées dans les lignes directrices de la politique gouvernementale visant à assurer la mise en œuvre du PNSAC ;

- c) à analyser et assurer la pertinence des programmes de sûreté élaborés par les aéroports, les exploitants d'aéronefs, les ATSP, les exploitants de fret et autres, selon le cas ;
- d) à élaborer, promouvoir, publier et diffuser du matériel pédagogique adéquat aux personnes concernées par la mise en œuvre du PNSAC ;
- e) à élaborer des normes et recommandations nationales relatives aux spécifications et à la méthodologie d'évaluation des équipements et systèmes de sûreté et à la conception des aéroports, afin d'adapter les aéroports aux exigences de sûreté ;
- f) à coordonner les mesures et procédures de sûreté avec les organismes et services appropriés.

3.4.1.3 Conformément à la nécessité de maintenir un équilibre correct des pouvoirs dans le système de sûreté de l'aviation, les États peuvent établir, au sein de l'autorité compétente pour la sûreté de l'aviation, une autre section, qui sera chargée d'élaborer, appliquer et tenir à jour le PNCQ afin de déterminer la conformité avec le PNSAC et de valider l'efficacité de ce dernier. La section du contrôle de la qualité serait entre autres chargée de mener les audits, inspections, évaluations, essais et enquêtes sur les normes de sûreté et les procédures opérationnelles dans les aéroports, chez les exploitants d'aéronefs et les fournisseurs de services de sûreté, de rendre compte de toute lacune dans les mesures de sûreté, et de recommander et/ou d'exécuter des procédures visant à y remédier (voir sections 3.8 et 3.9).

### 3.4.2 Besoins en effectifs

3.4.2.1 Comme il est essentiel d'établir un système exhaustif de supervision de la sûreté si un État doit assurer la mise en œuvre efficace des SARP de l'Annexe 17 et de ses exigences nationales de sûreté de l'aviation, l'autorité compétente et les autres autorités compétentes responsables de la supervision de la sûreté de l'aviation devraient être dotées des ressources nécessaires, humaines et financières, pour pouvoir s'acquitter efficacement des obligations de supervision de la sûreté au nom de l'État, et pour que son fonctionnement quotidien puisse être efficace, à la fois dans les conditions d'exploitation normales et pendant les périodes d'augmentation de la menace, pendant lesquelles le niveau d'alerte est plus élevé. De plus, le personnel de supervision de la sûreté doit bénéficier de conditions de service et de rémunération correspondant à son niveau de formation, à sa connaissance et à son expérience de la sûreté de l'aviation et comparables à celles du personnel de l'exploitant dont il inspectera et supervisera les activités.

3.4.2.2 Tous les agents autorisés par l'État à assurer le maintien des compétences et à assumer des fonctions de surveillance ou de supervision de la sûreté de l'aviation, selon le cas, doivent disposer de justificatifs d'identité appropriés les identifiant comme inspecteurs de la sûreté de l'aviation employés par les autorités de l'État et disposant d'un droit de libre accès pour inspecter les aéronefs, les documents, les aérodromes, les services de la circulation aérienne et d'autres installations pertinentes, ainsi que d'autres sites de l'aviation civile dont l'accès est normalement réglementé.

3.4.2.3 Le coût du recrutement et de la fidélisation d'effectifs qualifiés pour la sûreté de l'aviation qui satisfont aux exigences de la profession représente un engagement financier considérable et peut exiger la révision de politiques et règlements anciens concernant la rémunération des agents qualifiés de la sûreté de l'aviation. Pour recruter et fidéliser du personnel ayant les qualifications appropriées et combinant professionnalisme et intégrité, il est essentiel que les autorités de l'État deviennent des employeurs concurrentiels. De plus, les États doivent se doter de politiques de recrutement, de conditions d'emploi et de pratiques appropriées.

3.4.2.4 Les activités de supervision de la sûreté de l'aviation doivent être menées par le personnel de l'autorité compétente, ou par toute tierce partie qu'elle approuve pour exécuter des activités de supervision de la sûreté de l'aviation en son nom et conformément au PNCQ. Cependant, les États doivent éviter de compenser l'insuffisance de personnel et de ressources de leurs services d'inspection en déléguant les activités d'inspection à des entités privées, sinon le personnel aéronautique, les exploitants commerciaux, les prestataires de services aéronautiques, les exploitants

d'aéroports, etc., vont, dans les faits, s'autoréglementer et s'autocontrôler au lieu d'être surveillés de façon efficace par des inspecteurs de l'autorité compétente pour la sûreté de l'aviation.

3.4.2.5 Les personnes et les entités en charge de la gestion, de la fixation des priorités et de l'organisation du PNCQ doivent opérer de façon tout à fait indépendante des personnes et entités responsables de la mise en œuvre des mesures du PNSAC, afin d'éviter une impression de conflit d'intérêts et de s'assurer que le personnel affecté aux fonctions de supervision de la sûreté de l'aviation est, à son tour, soumis à surveillance.

### 3.4.3 Mise en place de prestataires de services

3.4.3.1 La nécessité d'un régime réglementaire fort de supervision s'est renforcée ces dernières années dans le sillage de la tendance mondiale à privatiser les aéroports et autres services aéronautiques. Dans de nombreux États, par exemple, les aspects opérationnels des programmes de sûreté de l'aviation, tels que l'inspection/filtrage des passagers et des bagages, sont sous-traités à des entreprises privées de sûreté ou sous-traités *de facto* à des exploitants privatisés d'aéroports ou d'aéronefs. Si la Convention de Chicago en elle-même n'interdit pas la sous-traitance de certains services aéronautiques, les États restent toujours tenus d'établir un système de sûreté de l'aviation et de garantir la sûreté de l'exploitation des aéronefs.

3.4.3.2 La sous-traitance offre souvent un bon rapport qualité/coûts et peut assurer des niveaux élevés de sûreté pour autant que des normes de performance appropriées aient été fixées et qu'il existe une supervision gouvernementale étroite des contrats. Que le sous-traitant soit une entité publique et/ou privée ou une organisation internationale, il est essentiel que des contrôles et des obligations redditionnelles soient prévus à tous les niveaux du système de sûreté et qu'il existe une distinction claire entre l'organisme de réglementation et les prestataires des services de sûreté de l'aviation. Il faudra définir et maintenir une distinction et une séparation claires des responsabilités entre les fonctions de réglementation et de supervision et les fonctions de prestation de services. L'État devra rester responsable des fonctions de réglementation et de supervision.

3.4.3.3 L'autorité compétente doit veiller à ce que les services de sûreté de l'aviation aux aéroports servant à l'aviation civile situés dans l'État disposent des ressources et installations nécessaires (ressources humaines, financières, techniques et administratives), y compris des locaux, du matériel de communication, du matériel approprié d'inspection/filtrage de sûreté et des moyens de formation. L'autorité compétente doit également veiller à ce que des ressources suffisantes soient mises à disposition pour appuyer les plans d'urgence aux aéroports, comme un centre de gestion de crise, une zone désignée de neutralisation des explosifs ou du matériel de confinement des explosifs, des postes désignés de stationnement isolé des aéronefs, etc.

### 3.4.4 Coordination et coopération entre les entités intervenant dans la sûreté de l'aviation civile

3.4.4.1 Le PNSAC doit refléter la répartition des responsabilités spécifiques des diverses entités concernées par la sûreté de l'aviation. Vu l'inévitable division des responsabilités de sûreté de l'aviation au sein de l'État, le PNSAC devra donner des définitions claires et sans équivoque des responsabilités attribuées à chaque entité et veiller à ce qu'il n'y ait pas de chevauchements de responsabilités. Ces entités sont, entre autres, l'autorité compétente pour la sûreté de l'aviation, la direction et les locataires des aéroports, les ATSP, les exploitants d'aéronefs, les autorités chargées de l'application des lois, les forces armées nationales, les autorités chargées des contrôles aux frontières et d'autres entités, selon le cas. Les responsabilités spécifiques doivent couvrir, par exemple, l'obligation pour les exploitants d'aéroports et d'aéronefs d'élaborer des programmes de sûreté et de formation à la sûreté, à soumettre pour examen et approbation à l'autorité compétente pour la sûreté de l'aviation avant toute mise en œuvre.

3.4.4.2 Le PNSAC doit viser les responsabilités spécifiques relatives aux mesures prises par un État en réaction à des actes d'intervention illicite ou à des menaces de tels actes. Des compétences spécifiques à cet égard pour,

notamment, élaborer des plans d'urgence, donner des instructions au personnel, installer des systèmes de communication et entreprendre des formations en vue de riposter à des actes d'intervention illicite survenant dans l'État ou touchant celui-ci, devraient être attribuées aux départements gouvernementaux, aux services chargés de l'application de la loi, aux forces armées nationales, aux exploitants d'aéronefs, ainsi qu'aux directions et locataires d'aéroports.

3.4.4.3 Vu le grand nombre de départements et services gouvernementaux susceptibles d'intervenir dans les activités de sûreté de l'aviation au sein de l'État et vu la complexité des opérations d'aviation civile, il convient de faciliter la coordination entre les acteurs clés. Le CNSAC peut y contribuer. Les spécifications concernant la coordination et la communication au sein du système national de sûreté de l'aviation civile doivent être incorporées dans le PNSAC. Elles concernent, entre autres, la mise en place du CNSAC pour la coordination des activités de sûreté de l'aviation au niveau national, la mise en œuvre effective des SARP relatives à la sûreté et l'adaptation régulière du PNSAC pour répondre aux besoins de la politique de l'État et aux variations des menaces. Un CSA doit aussi être mis sur pied dans chaque aéroport servant à l'aviation civile pour aider l'autorité compétente au niveau de l'aéroport à assumer son rôle de coordination de la mise en œuvre des contrôles et procédures de sûreté en vue d'appliquer les politiques précisées dans le PNSAC et le PSA.

3.4.4.4 Le CNSAC doit être un comité permanent se réunissant régulièrement et agissant sous la houlette du gouvernement. Les participants doivent être de hauts responsables gouvernementaux et de hauts représentants de l'industrie de l'aviation civile (exploitants d'aéronefs, autorités aéroportuaires, etc.), ces derniers agissant à titre de conseillers du gouvernement. Les plus susceptibles d'être représentés sont les ministères, départements et/ou services en charge de l'aviation civile, les autorités chargées de l'application de la loi, de la sûreté intérieure, des relations extérieures, les forces armées nationales, les autorités en charge de l'immigration, les douanes, les services postaux, les services d'urgence, de renseignement, etc. Il faut aussi envisager d'inclure sur une base ponctuelle des membres d'organisations qui représentent des groupes principaux de travailleurs du secteur de l'aviation civile, tels que les équipes techniques et équipages de cabines, le personnel au sol des exploitants d'aéroports et d'aéronefs et le personnel des services de contrôle de la circulation aérienne. Les descriptions de fonctions du CNSAC doivent être précisées dans le PNSAC.

3.4.4.5 Les États doivent aussi établir un Comité national de facilitation du transport aérien et des comités de facilitation d'aéroport, ou des organes de coordination analogues, afin de coordonner les activités de facilitation entre les départements, agences et autres organisations de l'État qui interviennent dans divers aspects de l'aviation civile internationale ou ont des responsabilités à cet égard, ainsi qu'avec les exploitants d'aéroports et d'aéronefs. Les États doivent s'efforcer d'établir une coordination étroite, adaptée aux circonstances, entre les programmes de sûreté et de facilitation de l'aviation civile. À cette fin, certains membres des comités de facilitation doivent également être membres des comités de sûreté et vice versa. Il est recommandé que le président du comité national de facilitation du transport aérien soit membre du CNSAC, pour assurer la cohérence de la mise en œuvre du programme et tenir compte des effets possibles des mesures de sûreté sur les opérations quotidiennes de l'aviation.

## **3.5 QUALIFICATIONS ET FORMATION DU PERSONNEL (EC-4)**

### **3.5.1 Qualifications du personnel de supervision de la sûreté**

3.5.1.1 Les tâches et activités associées à la réglementation et à la supervision des activités relatives à la sûreté de l'aviation couvrent une vaste gamme d'évaluations, inspections, audits, analyses et interventions complexes, des examens des qualifications du personnel, ainsi que la capacité d'évaluer l'efficacité et l'efficience des systèmes de sûreté de l'aviation en vigueur. La bonne exécution de ces tâches requiert l'intervention d'un personnel technique hautement qualifié et ayant reçu une formation appropriée. Pour que l'État puisse s'acquitter efficacement de ses responsabilités, le système de supervision de la sûreté de l'aviation civile d'un État doit être doté en personnel qualifié, capable d'accomplir la vaste gamme des tâches requises par la supervision de la sûreté de l'aviation.

3.5.1.2 L'exécution satisfaisante des diverses fonctions des autorités de réglementation et inspections de la sûreté de l'aviation dépend dans une large mesure des qualifications, de l'expérience, de la compétence et du dévouement des différents inspecteurs. Outre l'importance cruciale des compétences techniques pour assumer les fonctions d'approbation, de certification, d'autorisation et de surveillance, il importe que le personnel de supervision de la sûreté ait un degré élevé d'intégrité, soit impartial dans l'exécution de ses tâches, agisse avec tact, comprenne bien la nature humaine et possède de bonnes aptitudes de communication. Vu le caractère spécialisé et sensible de la sûreté de l'aviation, il est capital que les qualifications, l'expérience antérieure et les caractéristiques individuelles de chaque personne qui se verra attribuer des fonctions d'approbation, de certification, d'autorisation et de surveillance soient vérifiées et attentivement évaluées avant la sélection.

3.5.1.3 Il est aussi important que le personnel chargé des fonctions d'approbation, de certification et de surveillance ait une excellente connaissance des pratiques et procédures internationales liées à la sûreté de l'aviation, une compréhension totale du PNSAC et de la façon de l'appliquer aux programmes de sûreté des exploitants et aux opérations en cours d'examen, une connaissance de la menace à évaluer telle qu'elle s'applique à l'État et au lieu en cours d'examen et une connaissance à jour des technologies et techniques de sûreté. Les qualifications de l'inspecteur de la sûreté de l'aviation civile doivent, au minimum, correspondre à celles des personnes soumises à inspection.

3.5.1.4 Les activités de contrôle de la qualité précisées dans le PNCQ doivent être exécutées par des professionnels convenablement formés et qualifiés qui sont choisis en fonction des critères établis. L'État doit spécifier un minimum de deux années d'expérience dans le domaine de la sûreté de l'aviation ou dans d'autres domaines pertinents. Le personnel qui participe à l'exécution des mesures de contrôle de qualité doit :

- a) répondre aux critères de sélection ;
- b) faire l'objet d'une formation particulière ;
- c) réussir un examen portant sur les techniques à appliquer dans les activités de contrôle de la qualité ;
- d) recevoir une formation en cours d'emploi pendant une période spécifiée.

3.5.1.5 Les critères de sélection des inspecteurs nationaux de sûreté de l'aviation doivent comprendre les éléments suivants :

- a) niveau approprié d'éducation ou expérience de travail adéquate ;
- b) bonne connaissance des normes internationales de l'Annexe 17, des règlements régionaux, s'il y a lieu, et connaissance approfondie du PNSAC et des règlements nationaux ;
- c) bonne connaissance des opérations de transport aérien ;
- d) bonne connaissance des pratiques et procédures de mise en œuvre des mesures de sûreté de l'aviation ;
- e) absence de casier judiciaire ;
- f) autorisation d'accéder à des informations sensibles ;
- g) qualités physiques adéquates (vue, ouïe, etc.) ;
- h) bonnes aptitudes écrites et orales ;

- i) aptitudes interpersonnelles telles que l'intégrité, la diplomatie, la discrétion et la souplesse, lorsqu'il y a lieu.

L'examen des critères de sélection et la sélection du personnel doivent être réalisés par l'autorité compétente, et plus particulièrement par l'entité désignée pour gérer le PNCQ.

3.5.1.6 Les services et/ou sections de l'autorité compétente pour la sûreté de l'aviation ayant des responsabilités de supervision de la sûreté de l'aviation doivent être compétents sur le plan organisationnel, ce qui, selon l'ampleur des activités aéronautiques de l'État, peut nécessiter une équipe d'inspecteurs issus de diverses disciplines, par exemple, du transport de passagers, du transport de fret, de l'accès à la zone de l'aéroport, etc. En tant qu'équipe, ces inspecteurs doivent avoir le même niveau de connaissance, de qualifications et d'expérience dans les domaines pertinents de qualification et d'expérience que l'organisme soumis à inspection.

### **3.5.2 Formation du personnel de supervision de la sûreté et des personnes qui mettent en œuvre les contrôles de sûreté**

3.5.2.1 Les normes et qualifications à prendre en compte dans la sélection et la formation du personnel de supervision de la sûreté agissant au nom de l'autorité compétente en matière de sûreté de l'aviation, ainsi que les critères spécifiques de sélection des personnes qui accomplissent des fonctions de sûreté dans toute l'industrie de l'aviation civile, doivent être réglementés par l'État, reflétés dans le PNSAC et décrits en détail dans le PNFSAC. L'autorité compétente pour la sûreté de l'aviation doit établir des critères de sélection et les qualifications professionnelles minimales du personnel de sûreté affecté à des fonctions de supervision au sein de l'État. Elle doit aussi établir une politique de formation qui précisera, entre autres, la détermination de l'autorité compétente à assurer la formation du personnel de sûreté qui accomplit des fonctions de supervision, notamment la formation initiale, le recyclage et la formation spécialisée/technique.

3.5.2.2 L'autorité compétente pour la sûreté de l'aviation doit élaborer et mettre en œuvre un programme de formation du personnel de supervision de la sûreté qui agit en son nom et être prête à financer la formation initiale et la formation périodique de ce personnel pour lui permettre d'entretenir et de renforcer ses compétences, connaissances et capacités. Les États devraient également veiller à ce que les personnes qui mettent en œuvre des contrôles de sûreté possèdent toutes les compétences requises pour accomplir leurs tâches et qu'elles soient formées convenablement en fonction des exigences du PNSAC et du PNFSAC. Dans le cadre de cette obligation, les États doivent veiller à ce que le personnel responsable de la réaction aux actes d'intervention illicite reçoivent une formation régulière dans l'environnement aéroportuaire.

3.5.2.3 Les agents nationaux chargés de la supervision de la sûreté de l'aviation représentent l'autorité compétente pour la sûreté de l'aviation et doivent, à ce titre, constamment développer leurs connaissances et leurs compétences en relation avec leurs responsabilités respectives. À cette fin, ils devraient suivre des formations périodiques et des cours de recyclage dans toutes les disciplines où ils exercent des responsabilités de supervision. Les États doivent tirer profit des malettes pédagogiques de sûreté de l'aviation (MSPA) élaborées par l'OACI pour la formation de leur personnel de supervision de la sûreté, ainsi que pour le personnel qui accomplit des fonctions de sûreté de l'aviation. La participation à des séminaires et ateliers organisés par l'OACI et par des organismes internationaux et régionaux actifs dans le domaine de la sûreté de l'aviation peut permettre aux agents nationaux de supervision de la sûreté d'acquérir des connaissances et de partager leur expérience avec des experts d'autres États membres. Une formation complémentaire, notamment des cours de rédaction de rapports, de formation à la supervision, etc., peut aussi aider les agents de supervision de la sûreté à améliorer leur compétence et leur efficacité.

3.5.2.4 La formation du personnel national de supervision de la sûreté de l'aviation ne devrait pas se limiter aux seuls éléments professionnels, tels que l'entretien des compétences et leur actualisation. Il est en particulier indispensable de donner aussi aux inspecteurs de la sûreté de l'aviation une formation sur des sujets tels que les règlements applicables à la sûreté de l'aviation, les compétences, fonctions et responsabilités des inspecteurs, ainsi que les procédures de



l'autorité compétente pour la mise en application et l'exécution des prescriptions. Après la formation initiale, le personnel de supervision de la sûreté de l'État doit aussi réussir une formation en cours d'emploi, sous la supervision d'un inspecteur/auditeur expérimenté de la sûreté de l'aviation nationale nommé comme instructeur surveillant par l'autorité compétente. Cette formation doit faire intervenir une ou plusieurs activités de surveillance étendue pendant laquelle le stagiaire doit démontrer sa capacité de réaliser les tâches. La performance du candidat doit faire l'objet d'une évaluation constante et être évaluée officiellement par l'instructeur surveillant. Il est en outre impératif que les États tiennent à jour des dossiers détaillés de formation et de qualification de leur personnel de supervision de la sûreté et personnel intervenant dans la mise en œuvre des mesures de sûreté de l'aviation.

### 3.6 FOURNITURE D'INDICATIONS TECHNIQUES, D'OUTILS ET DE RENSEIGNEMENTS CRUCIAUX POUR LA SÛRETÉ (EC-5)

3.6.1 L'efficacité d'un système de supervision de la sûreté de l'aviation civile et l'application des normes nationales et internationales doivent être soutenues par des éléments indicatifs qui guideront le personnel de supervision de la sûreté dans la manière d'accomplir leurs tâches spécifiques. Cet élément englobe aussi la fourniture d'indications techniques, par l'autorité compétente, aux entités responsables de la mise en œuvre des règlements et programmes pertinents. L'Annexe 17 exige de chaque État membre qu'il mette à la disposition de ses exploitants d'aéroports et d'aéronefs, des ATSP qui travaillent sur son territoire et d'autres entités concernées, une version écrite des parties appropriées de son PNSAC et/ou des informations ou orientations appropriées leur permettant de répondre aux exigences du PNSAC. Les États doivent établir et mettre en œuvre un processus de diffusion des règlements, programmes, procédures, éléments indicatifs et critères de performance en matière de sûreté de l'aviation à tous les acteurs pertinents de la sûreté de l'aviation pour veiller à les sensibiliser aux politiques de sûreté de l'aviation de l'État et aux exigences connexes qui doivent être respectées pour assurer la conformité. L'OACI a élaboré et publié des éléments indicatifs techniques pour aider les États à mettre en œuvre les dispositions de l'Annexe 17 et des autres Annexes pertinentes. Ces éléments indicatifs figurent par exemple dans le présent manuel, dans le *Manuel de sûreté de l'aviation* (Doc 8973 — Diffusion restreinte), dans *Les facteurs humains dans les opérations de sûreté de l'aviation civile* (Doc 9808) et dans le *Manuel d'instruction* (Doc 7192). La disponibilité de ces éléments indicatifs renforce la mise en œuvre des règlements nationaux et internationaux relatifs à la sûreté de l'aviation.

3.6.2 Les États doivent aussi élaborer et publier leurs propres éléments indicatifs pour aider leurs agents de supervision de la sûreté à assurer la mise en œuvre des réglementations, procédures et pratiques nationales. Par exemple, les États doivent élaborer et utiliser une méthode de gestion des risques afin de déterminer le niveau de la menace pesant sur l'aviation civile et d'établir les priorités et la fréquence des activités nationales de contrôle de la qualité. Des éléments indicatifs doivent aussi être élaborés pour aider les membres du personnel affectés à des tâches liées à la sûreté de l'aviation dans l'ensemble de l'industrie de l'aviation civile. Les orientations de l'OACI peuvent être utilisées avec fruit pour préparer ces éléments indicatifs nationaux. Les orientations techniques nationales comprennent les éléments suivants :

- a) critères de performance pour l'inspection/filtrage des passagers et de leurs bagages de cabine et de soute, et pour les contrôles de sûreté du fret, des provisions de bord et du courrier ;
- b) orientations destinées au personnel des exploitants d'aéroports et d'aéronefs, des ASTP et de toute autre entité aéroportuaire, chargé de l'élaboration de leurs programmes de sûreté et de formation (certaines parties du PNSAC et du PNFSAC peuvent être utiles comme orientations pour les entités aéroportuaires dans l'élaboration de leurs propres programmes de sûreté et de formation) ;
- c) orientations ou instructions sur les spécifications, les types et les capacités de performance acceptables du matériel d'inspection/filtrage de sûreté, y compris les réglages minimaux de détection et les spécifications relatives aux échantillons de performance de ce matériel ;

- d) éléments indicatifs techniques concernant l'introduction de technologies ou d'autres moyens non technologiques utilisés pour la protection de l'intégrité des ZSAR, y compris des orientations concernant la protection du périmètre ;
- e) conditions de certification des préposés à l'inspection/filtrage de sûreté et des instructeurs de sûreté de l'aviation, y compris des critères de performance et des critères de révocation de la certification.

3.6.3 Le manuel des inspecteurs est un outil utile qui doit être élaboré et fourni aux inspecteurs nationaux de sûreté de l'aviation chargés de contrôler le respect des divers aspects des politiques et exigences applicables de la sûreté de l'aviation. Le manuel de l'inspecteur doit comprendre, entre autres, les formulaires, listes de vérification et protocoles appropriés à la réalisation et à la communication des audits, inspections, tests et enquêtes de sûreté. Des orientations et procédures techniques doivent être mises à la disposition des inspecteurs de sûreté de l'aviation et des individus chargés de l'exécution des législations et réglementations relatives à la sûreté de l'aviation, telles que les procédures d'exécution. Ces orientations doivent être données aux personnes affectées aux tâches susmentionnées avant qu'elles n'exécutent toute fonction de contrôle de la qualité, afin d'éviter des démarches extrêmes et mal pensées de la part du personnel de l'autorité.

3.6.4 Il faut aussi fournir aux inspecteurs nationaux de sûreté de l'aviation les outils adéquats pour leur permettre de s'acquitter efficacement de leurs tâches, notamment des bureaux appropriés, des téléphones et autres moyens de communication, ainsi que les moyens de transport nécessaires, selon le cas. L'autorité compétente doit aussi prescrire des articles appropriés à utiliser pour les essais secrets des mesures de sûreté (par exemple, seulement des explosifs ou armes à feu simulés).

3.6.5 Pour favoriser la sûreté de l'environnement aéronautique, il est essentiel de fournir et diffuser rapidement les informations cruciales pour la sûreté, telles que les directives et avis concernant la sûreté. En partageant des informations entre elles en temps utile, les entités concernées renforceraient la capacité des États à réduire le risque au minimum et à atténuer les menaces. Un partage des rapports des enquêtes menées sur des incidents liés à la sûreté améliorerait aussi la connaissance globale des menaces pour la sûreté de l'aviation parmi les organismes nationaux de la sûreté, ce qui contribuerait à renforcer leurs systèmes respectifs de sûreté de l'aviation.

3.6.6 Afin de promouvoir auprès des États la mise en œuvre cohérente des pratiques et procédures de sûreté de l'aviation, les États sont encouragés à coopérer avec d'autres États pour élaborer les PNSAC, PNFSAC et PNCQ, selon les besoins, et pour échanger des informations concernant ces programmes, ainsi qu'établir et mettre en œuvre des procédures de partage actif des renseignements sur les menaces, conformément aux SARP de l'Annexe 17. En outre, il est recommandé que les États échangent des informations sur la recherche-développement de nouveaux systèmes et équipements de sûreté ou sur l'amélioration de systèmes et équipements existants et qu'ils partagent des renseignements avec l'OIPC-INTERPOL et d'autres organisations chargées de l'application de la loi et avec les États ayant des intérêts communs. Les États qui partagent des intérêts similaires doivent convenir de renforcer la sûreté aux aéroports servant à l'aviation civile et d'imposer des sanctions uniformes aux contrevenants. Il est aussi recommandé qu'à la demande d'un autre État, les États partagent, selon le cas et dans le respect de leur souveraineté, les résultats des audits menés par l'OACI dans le cadre de l'USAP et les mesures correctrices prises par l'État audité. Lorsque les États partagent ces informations liées aux audits, ils doivent en informer l'OACI.

3.6.7 Pour donner effet à une partie ou à l'ensemble des obligations et recommandations énoncées au paragraphe 3.6.6, les États peuvent inclure, dans leurs accords bilatéraux et régionaux sur le transport aérien, une clause traitant de la coopération et de la coordination des questions relatives à la sûreté de l'aviation civile, en s'inspirant de la clause modèle élaborée par l'OACI et mentionnée dans le *Manuel de sûreté de l'aviation* (Doc 8973 — Diffusion restreinte). Il faut aussi réexaminer les accords internationaux afin de garantir notamment que, dans la mesure du possible, il soit donné suite à des demandes d'autres États d'appliquer des mesures de sûreté supplémentaires à un vol spécifique (par exemple, pour permettre le transport de personnel armé, d'agents de sûreté en vol, etc.), que les renseignements pertinents soient transmis aux États s'il existe des raisons de croire en l'éventualité d'une infraction

touchant la sûreté de l'aviation, et qu'une assistance juridique soit accordée à d'autres États en rapport avec les procédures pénales entamées pour des infractions aux conventions relatives à la sûreté de l'aviation.

3.6.8 Il est aussi recommandé que les États qui ne sont pas encore parties aux conventions relatives à la sûreté de l'aviation tiennent compte de l'accord modèle de l'OACI pour la coopération bilatérale et régionale dans le domaine de la sûreté de l'aviation, qui figure dans le *Manuel de sûreté de l'aviation* (Doc 8973 — Diffusion restreinte). Cet accord énonce un cadre pour la coopération des parties à la prévention des actes d'intervention illicite contre l'aviation civile et à la gestion de ceux-ci pendant et après leur occurrence et prévoit des mesures pour atténuer les conséquences de tels actes. Cet accord modèle peut aussi servir à compléter ou renforcer les obligations réciproques actuelles des États en vertu des conventions multilatérales sur la sûreté de l'aviation.

### **3.7 OBLIGATIONS EN MATIÈRE DE DÉLIVRANCE DE CERTIFICATIONS ET D'APPROBATIONS (EC-6)**

3.7.1 L'Annexe 17 exige de chaque État membre qu'il établisse et mette en œuvre un système pour garantir que les exploitants d'aéroports et d'aéronefs et les ATSP établissent, mettent en œuvre et maintiennent des programmes/dispositions de sûreté répondant aux exigences du PNSAC. Ce système a pour fonction essentielle l'établissement et la mise en œuvre de processus visant à garantir et à reconnaître officiellement que ces programmes répondent aux exigences du PNSAC, à autoriser les entités pertinentes à entreprendre et à exercer les activités de sûreté de l'aviation.

3.7.2 La reconnaissance officielle du fait que des programmes de sûreté de l'aviation au niveau des aéroports répondent aux exigences du PNSAC peut prendre la forme d'une approbation ou d'une acceptation desdits programmes. Une approbation est une réponse active de l'État à une question soumise à son examen ; elle constitue une détermination du fait qu'un programme de niveau aéroportuaire est conforme aux exigences nationales applicables ; elle est vérifiée par la signature du responsable de l'approbation, l'émission d'un document ou quelque autre mesure officielle prise par l'État. Une acceptation n'exige pas nécessairement une réponse active de l'État à une question soumise à son examen. Un État peut accepter un programme de niveau aéroportuaire qui est soumis à son examen comme étant conforme aux exigences nationales applicables si cet État ne rejette pas expressément l'intégralité ou une partie du programme à l'examen, en général dans un délai défini suivant la soumission.

3.7.3 Conformément à l'Annexe 17, chaque État membre exigera de chaque aéroport servant à l'aviation civile qu'il établisse, mette en œuvre et tienne à jour un PSA écrit permettant de répondre aux exigences du PNSAC. Pour répondre à cette obligation, l'État peut, par exemple, exiger de tous ses aéroports servant à l'aviation civile qu'ils soumettent leur PSA à l'autorité compétente en matière de sûreté de l'aviation pour examen et approbation/acceptation. L'État peut aussi établir un gabarit d'éléments obligatoires à insérer dans les PSA. Quel que soit le processus utilisé, il doit mener à la même issue, à savoir, veiller à ce que les PSA permettent de répondre aux besoins pertinents du PNSAC. L'État doit faire en sorte que son PNSAC explique en détail comment il a l'intention de faire en sorte que les PSA répondent aux besoins nationaux.

3.7.4 L'Annexe 17 exige de chaque État membre qu'il veille à ce que les exploitants d'aéronefs assurant des liaisons au départ de son territoire établissent, mettent en œuvre et tiennent à jour un PSEA écrit conforme aux exigences du PNSAC de cet État. Cette exigence est applicable aux exploitants d'aéronefs nationaux comme étrangers qui assurent des liaisons au départ dudit État. Du point de vue des exploitants d'aéronefs, tous les exploitants d'aéronefs sont soumis aux lois de l'État d'immatriculation, de l'État de l'exploitant et de tous les États à destination desquels ils assurent des services. Dans le cadre de l'obligation qu'il a de réglementer et de superviser l'exploitation des aéronefs, l'État de l'exploitant exigera de ses exploitants d'aéronefs qu'ils établissent, mettent en œuvre et tiennent à jour un PSEA écrit permettant de répondre aux exigences du PNSAC de l'État de l'exploitant. Pour répondre à cette obligation, l'État de l'exploitant peut, par exemple, exiger de tous ses exploitants d'aéronefs qu'ils soumettent leur PSEA à l'autorité compétente en matière de sûreté de l'aviation pour examen et approbation/acceptation. L'État de l'exploitant peut aussi

établir un gabarit d'éléments obligatoires à insérer dans ces PSEA. Quel que soit le processus utilisé, il doit mener à la même issue, à savoir, veiller à ce que les PSEA permettent de répondre aux besoins pertinents du PNSAC.

3.7.5 Chaque État membre est également tenu de veiller à ce que les exploitants d'aéronefs étrangers assurant des liaisons au départ de son territoire établissent, mettent en œuvre et tiennent à jour un PSEA écrit conforme aux exigences du PNSAC de cet État. Pour s'acquitter de cette obligation, l'État peut, par exemple, exiger de tous les exploitants d'aéronefs étrangers, avant le début de leurs opérations au départ de son territoire, de soumettre leur PSEA à l'autorité compétente en matière de sûreté de l'aviation pour examen et approbation/acceptation. L'État de l'exploitant peut aussi :

- a) exiger des exploitants d'aéronefs étrangers qu'ils incorporent dans leurs PSEA et qu'ils mettent en œuvre les procédures obligatoires que l'autorité compétente de cet État peut exiger comme étant applicables aux opérations effectuées dans cet État (programme dit de procédures d'escale supplémentaires qui peut être joint au PSEA d'un exploitant d'aéronefs étranger) ; ou
- b) accorder l'acceptation du PSEA de l'exploitant d'aéronefs étranger du fait de l'approbation/acceptation de l'AOSP de l'exploitant d'aéronefs étranger par l'autorité compétente d'un autre État membre avec lequel l'État a officiellement établi des règles communes de sûreté de l'aviation ou un mécanisme bilatéral de reconnaissance mutuelle des normes de sûreté de l'aviation.

3.7.6 Quel que soit le processus utilisé, il doit mener à la même issue, à savoir faire en sorte que les PSEA de tous les exploitants d'aéronefs (nationaux et étrangers) assurant des services au départ de cet État permettent de répondre aux besoins pertinents du PNSAC de cet État. L'État doit veiller à ce que son PNSAC explique en détail comment il a l'intention de veiller à ce que les PSEA des exploitants d'aéronefs (nationaux et étrangers) assurant des services au départ de cet État se conforment à ses exigences nationales.

3.7.7 L'Annexe 17 exige de chaque État membre qu'il veille à l'élaboration et à la mise en œuvre de programmes de formation destinés à garantir que les personnes qui mettent en œuvre des contrôles de sûreté possèdent toutes les compétences requises pour accomplir leurs fonctions et soient formées de façon appropriée conformément aux exigences du PNSAC et du PNFSAC. L'autorité compétente en matière de sûreté de l'aviation doit donc établir et mettre en œuvre un système pour faire en sorte que ces programmes de formation prévoient des normes de performance pertinentes conformément aux exigences nationales, et introduisent des évaluations initiales et périodiques pour maintenir ces normes.

3.7.8 Conformément à l'Annexe 17, chaque État membre veillera à l'élaboration et à la mise en œuvre de systèmes de certification des personnes préposées aux opérations d'inspection/filtrage et du personnel qui dispense une instruction en sûreté de l'aviation. L'autorité compétente pour la sûreté de l'aviation est responsable de l'établissement et de la mise en œuvre de programmes officiels de certification pour veiller à ce que les préposés à l'inspection/filtrage et les instructeurs de sûreté de l'aviation soient certifiés. La certification constitue une évaluation et une confirmation officielles réalisées par l'autorité compétente pour la sûreté de l'aviation ou en son nom qu'une personne possède les compétences nécessaires pour s'acquitter des fonctions qui lui sont attribuées à un niveau acceptable défini par l'autorité compétente. La certification doit être attribuée par l'autorité compétente pour la sûreté de l'aviation ou en son nom aux personnes formées/qualifiées qui ont réussi la formation initiale et en cours d'emploi, et elle doit être validée pour une durée précise.

3.7.9 Pour que les certificats de préposé à l'inspection/filtrage et d'instructeur de sûreté de l'aviation restent valides, et pour que les programmes de sûreté de l'aviation et de formation au niveau des aéroports restent conformes aux exigences nationales pertinentes, il faudra que les systèmes décrits ci-dessus soient mis en œuvre régulièrement pour assurer que les normes exigées, telles qu'elles sont amendées de temps à autre, et les compétences d'exploitation et de performance soient maintenues de façon cohérente et fiable.

### 3.8 OBLIGATIONS DE CONTRÔLE DE LA QUALITÉ (EC-7)

3.8.1 L'obligation et la responsabilité d'un État membre de l'OACI de veiller à la sécurité et à la régularité du système d'aviation civile internationale ne se limitent pas à l'émission de certificats ou à d'autres activités de supervision exposées dans l'EC-6. Le maintien de la sécurité des opérations, particulièrement en période de changements significatifs, exige qu'un État établisse également un système visant à garantir que les exploitants d'aéroports et d'aéronefs et les fournisseurs de services conservent leurs compétences organisationnelles, ainsi qu'individuelles, ainsi que la capacité de maintenir la sécurité et la régularité des opérations. Pour garantir une application efficace des mesures de sûreté de l'aviation au sein d'un État, il est essentiel de s'assurer que des contrôles sont effectués régulièrement d'une manière qui procure une sûreté efficace.

3.8.2 L'un des éléments fondamentaux d'un système efficace de sûreté de l'aviation civile est la mise en œuvre de mesures de contrôle de la qualité, qui peuvent être définies comme les techniques et activités de surveillance utilisées pour évaluer le système de sûreté de l'aviation civile d'un État et, s'il y a lieu, remédier aux carences relevées. L'autorité compétente pour la sûreté de l'aviation doit dès lors élaborer et mettre en œuvre un PNCQ et un système de mesures de contrôle de la qualité consistant en des audits, inspections, enquêtes et tests afin de garantir l'efficacité permanente du PNSAC. Les objectifs du PNCQ sont exposés dans l'EC-2.

3.8.3 L'autorité compétente doit aussi établir et mettre en œuvre un calendrier officiel de différents types d'activités de contrôle de la qualité, portant sur toutes les mesures de sûreté et applicables à toutes les entités pertinentes dotées de responsabilités en matière de sûreté de l'aviation. Les priorités et la fréquence des activités nationales de contrôle de la qualité doivent être déterminées sur la base d'une évaluation des risques.

3.8.4 Comme l'ampleur et la complexité des opérations d'aviation civile varient beaucoup d'un État à l'autre, les mesures de contrôle de la qualité doivent être adaptées à l'environnement aéronautique particulier de chaque État. Les activités de contrôle de la qualité doivent porter sur tous les aspects d'un PNSAC, y compris l'organisation du système national de sûreté et les mesures de sûreté en place pour les exploitants d'aéronefs et d'aéroports. Toutes les entités dotées de responsabilités de sûreté de l'aviation doivent être soumises aux activités de surveillance, y compris les exploitants d'aéronefs étrangers assurant des services au départ des aéroports de l'État réglementé, pour veiller à ce qu'ils se conforment aux règlements nationaux et au PNSAC.

3.8.5 L'organisation et la méthodologie des divers types d'activités de surveillance doivent suivre une approche normalisée et cohérente pour assurer la crédibilité et gagner le respect de toutes les parties. La normalisation doit s'appliquer à la définition des tâches et à la planification, la préparation et la réalisation des activités de surveillance. Les données recueillies de façon systématique et normalisée doivent être rassemblées, analysées et diffusées rapidement en vue de mesures de suivi. L'information portant sur le niveau de conformité des exploitants d'aéronefs et des autres entités pertinentes doit être utilisée pour définir les priorités et déterminer les tendances. Vu la sensibilité de l'information sur la sûreté de l'aviation, les rapports et constatations doivent se voir attribuer une cote de sécurité conformément aux règlements de chaque État.

3.8.6 Toute activité de surveillance doit consister à vérifier la conformité réglementaire par rapport à un ou plusieurs des aspects du PNSAC, comme les suivants :

- a) organisation globale de l'entité évaluée ;
- b) état des PSA et des PSEA et des autres entités pertinentes ;
- c) mise en œuvre d'un programme de contrôle de la qualité interne et de mesures liées au contrôle de la qualité interne, s'il y a lieu ;
- d) formation du personnel (formation initiale, formation en cours d'emploi et périodique) y compris le programme, les archives, le matériel et les installations de formation ;

- e) mesures liées :
  - 1) au contrôle d'accès ;
  - 2) à la sûreté des aéronefs ;
  - 3) à l'inspection/filtrage des passagers et de leurs bagages de cabine ;
  - 4) au transport de certaines catégories de passagers ;
  - 5) à l'inspection/filtrage et à la protection des bagages de soute ;
  - 6) à la conciliation et à l'autorisation des bagages de soute ;
  - 7) aux provisions et fournitures des services de restauration des exploitants d'aéronefs ;
  - 8) aux fournitures et produits de nettoyage des exploitants d'aéronefs ;
  - 9) au courrier et aux matériels des exploitants d'aéronefs ;
  - 10) au fret et au courrier ;
  - 11) à l'aviation générale ;
  - 12) à la conception et à l'infrastructure des aéroports ;
- f) mesures de sûreté concernant expressément les vols à menace élevée et à haut risque ;
- g) réactivité aux actes d'intervention illicite ;
- h) performance des personnes qui mettent en œuvre les contrôles de sûreté ;
- i) maintenance de l'équipement d'inspection/filtrage de sûreté et dispositions prises pour tester leur performance.

3.8.7 La surveillance des systèmes de sûreté de l'aviation civile doit prendre la forme d'audits, d'inspections, d'essais ou d'enquêtes de sûreté, selon les définitions ci-dessous :

- a) *audit de sûreté*. Examen approfondi de l'application de tous les aspects de la mise en œuvre du PNSAC. Les audits de sûreté doivent toujours être annoncés à l'avance et ne doivent pas comprendre de tests de sûreté ouverts ou secrets. Un audit doit toujours être aussi exhaustif que possible et être mené sur une période étendue, qui peut aller de plusieurs jours à un mois, pour déterminer si l'organisation de sûreté est appropriée et si les mesures et procédures requises sont en fait à la fois :
  - 1) continues, par le biais de l'examen de documents, comme les archives de formation ;
  - 2) constamment conformes à la norme, par le biais d'observations et d'entrevues à différents moments et endroits ;
- b) *inspection de sûreté*. Examen de la mise en œuvre des spécifications pertinentes du PNSAC par une compagnie aérienne, un aéroport ou d'autres entités chargées de la sûreté. Une inspection a une portée moindre que celle d'un audit et se centre sur une activité spécifique ou une partie d'un exploitant d'aéroports ou d'aéronefs ou autre entité intervenant dans la mise en œuvre des mesures

de sûreté. Les inspections de sûreté peuvent être annoncées à l'avance et peuvent comprendre des tests de sûreté ouverts ou secrets. Les audits et les inspections ont tous deux comme objectifs :

- 1) de veiller à ce que les exigences du PNSAC soient mises en œuvre ;
  - 2) de s'assurer du niveau de sûreté réalisé et de l'efficacité des mesures de sûreté de l'aviation ;
  - 3) de déceler toutes lacunes dans les normes et procédures de sûreté et de veiller à ce qu'il y soit remédié ;
  - 4) de déterminer toute possibilité d'amélioration et de suggérer comment y parvenir ;
- c) *test de sûreté*. Mise à l'épreuve secrète ou ouverte d'une mesure de sûreté de l'aviation par la simulation d'une tentative de perpétration d'un acte d'intervention illicite. Ce test ne doit démontrer que si une mesure ou un contrôle de sûreté s'est avéré efficace à un endroit et à un moment précis. Les tests de sûreté doivent se centrer sur les contrôles d'accès aux ZSAR, sur la protection des aéronefs et sur la mise en œuvre de l'inspection/ filtrage avec l'aide d'échantillons normalisés, etc. ;
- d) *enquête de sûreté*. Évaluation des besoins en matière de sûreté, incluant le recensement des points vulnérables pouvant être exploités pour perpétrer un acte d'intervention illicite, et la recommandation de mesures correctrices. Une telle enquête doit être menée chaque fois qu'une menace nécessite un niveau accru de sûreté pour s'occuper de divers risques qui peuvent toucher un aéroport ou exploitant d'aéronef particulier. Si une vulnérabilité est déterminée en dépit de la mise en œuvre de mesures et procédures de sûreté conformément au PNSAC, des mesures de protection compensatoires proportionnelles à la menace doivent être recommandées. La portée d'une enquête de sûreté peut aller d'une évaluation ciblée portant sur une exploitation d'aéroport particulière ou un exploitant d'aéronefs particulier à une évaluation globale des mesures de sûreté. Une enquête peut prendre de quelques heures à plusieurs semaines et doit comprendre des tests de sûreté ouverts ou secrets.

3.8.8 Les audits, inspections, tests et enquêtes doivent être conformes à une approche standardisée en vue d'assurer la cohérence et de consolider et comparer les constatations et recommandations de manière à permettre une analyse statistique et un examen du PNSAC et de ses amendements. Une méthodologie et des orientations doivent être élaborées pour garantir que les personnes qui accomplissent des activités de surveillance exécutent leurs missions de façon bien organisée et uniforme. Toute activité de surveillance doit comprendre les phases suivantes :

- a) préparation et examen de documents ;
- b) séances d'information et entrevues avec les représentants pertinents, sauf pour les tests ;
- c) activité de surveillance elle-même, à savoir observations, examen de documents et entrevues ;
- d) débriefings ;
- e) achèvement du rapport, y compris les recommandations si cela se justifie.

3.8.9 Pour tester et évaluer l'état de préparation des mécanismes de réaction aux actes d'intervention illicite, les États doivent veiller à ce que les plans d'urgence d'aéroport fassent l'objet d'exercices réguliers afin de déterminer les faiblesses et d'apporter les modifications nécessaires pour qu'une situation d'urgence réelle puisse se terminer en toute sécurité. L'accent doit être mis en particulier sur la fiabilité et la compatibilité opérationnelle de tout le matériel de communication conçu pour être utilisé pendant un incident. Outre les exercices à grande échelle, qui doivent être réalisés au moins tous les deux ans, des exercices à petite échelle portant sur les diverses parties d'un plan d'urgence doivent être

menés régulièrement, au moins chaque année ou selon les exigences du PNSAC, par exemple sous forme d'exercices de simulation.

3.8.10 Dans le cadre des activités de supervision, l'autorité compétente doit également superviser les tâches qu'elle a déléguées ou transférées à d'autres entités de l'État, par exemple la réalisation d'activités précises de contrôle de la qualité et la certification des préposés à l'inspection/filtrage et/ou des instructeurs en sûreté de l'aviation, pour veiller à ce que ces tâches soient convenablement mises en œuvre.

3.8.11 Dans tout le secteur de l'aviation civile, il faut exiger des intervenants concernés par la sûreté de l'aviation qu'ils élaborent, appliquent et tiennent à jour leurs propres mesures internes de contrôle de la qualité, dont la promulgation de programmes de contrôle de la qualité et l'exécution des fonctions connexes. Une aptitude clé de ceux qui s'occupent des mesures de contrôle de la qualité doit être une bonne connaissance des processus de sûreté et des règlements connexes. Ces mesures doivent être surveillées par l'autorité compétente pour la sûreté de l'aviation, et l'autorité compétente doit avoir accès à ces mesures, y compris les mesures correctrices appliquées.

### 3.9 RÉOLUTION DES PROBLÈMES DE SÛRETÉ (EC-8)

3.9.1 La résolution des problèmes de sûreté de l'aviation détectés est au centre de toutes les activités de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation. Un bon système de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation prévoira la détection des carences et l'application rapide et efficace des mesures correctrices appropriées pour remédier à toute carence détectée.

3.9.2 Si la mise en œuvre du PNCQ et les rapports d'inspection et/ou d'audit qui y sont liés révèlent que l'entité responsable de l'application des contrôles de sûreté est incapable de respecter ou de maintenir les normes de sûreté requises, l'inspecteur doit, au nom de l'autorité compétente pour la sûreté de l'aviation, promptement aviser l'entité de la carence constatée. Une fois la cause de la carence déterminée, l'autorité compétente pour la sûreté de l'aviation devrait fixer des échéances pour la prise de mesures correctrices et mettre en route des activités appropriées de suivi pour déterminer l'efficacité des mesures correctrices. S'il n'est pas remédié à la carence dans le délai imparti, l'autorité peut décider de prendre des mesures d'exécution concrètes, telles que l'imposition d'amendes temporaires, la suspension ou le retrait du certificat, de l'approbation et/ou du permis accordé à l'entité pour mener l'activité de sûreté de l'aviation, etc. Si des carences ou préoccupations sont relevées dans les tâches de l'autorité compétente qui sont déléguées ou transférées à d'autres entités de l'État, l'autorité compétente doit également établir et mettre en œuvre un processus permettant d'y remédier.

3.9.3 Les États doivent maintenir un système de gestion des archives qui permet d'enregistrer et de surveiller les mesures de contrôle de la qualité appliquées, les carences relevées, les directives concernant les mesures correctrices exigées, qui peuvent aller jusqu'à des mesures d'exécution, et les mesures de suivi qui ont été prises.

3.9.4 Dans un système national de contrôle de la qualité bien établi et géré, l'analyse des divers rapports d'inspection et/ou d'audit révélera un schéma de faiblesses ou de carences et permettra aussi souvent d'identifier les causes et les remèdes possibles. Il faut établir un processus pour analyser les résultats des activités de contrôle de la qualité afin de contribuer à l'identification des causes et des types de non-conformité, en communiquant les résultats de ces analyses à ceux qui ont besoin de les connaître, pour que les mesures correctrices et les ajustements éventuels puissent être apportés aux programmes, et vérifier si les mesures correctrices ont été mises en œuvre et maintenues. Un rapport sommaire annuel doit être émis par l'autorité compétente, résumant le nombre et le type d'activités de contrôle de la qualité entreprises durant l'année, l'état général des carences relevées, y compris les carences relatives au PNSAC, l'état actuel des mesures correctrices, les améliorations éventuelles apportées au PNCQ, et l'état des finances et des ressources humaines PNCQ.



3.9.5 Le PNCQ doit être complété par la mise en place d'un système de compte rendu confidentiel permettant d'analyser les renseignements relatifs à la sûreté fournis par des sources telles que les passagers, les équipages et le personnel au sol. Les États doivent établir un tel processus pour analyser l'information sur la sûreté de l'aviation obtenue de sources situées en dehors du système de contrôle de la qualité, ce qui permet de compléter l'intégralité du processus de contrôle de la qualité et d'obtenir une image plus précise de la mise en œuvre des mesures de sûreté de l'aviation. Ces sources doivent comprendre des rapports volontaires des passagers, des membres d'équipage et du personnel employé par les exploitants d'aéroports et d'aéronefs. Pour rassembler cette information, un processus doit être établi pour que toutes les données puissent être collectées et relayées en toute confiance à une personne désignée au sein de l'entité pertinente de l'autorité compétente. L'adresse, le numéro de téléphone ou l'adresse électronique de la personne désignée doivent être communiqués à tous ceux qui interviennent dans ce processus.

3.9.6 Au vu des menaces nouvelles et émergentes pesant sur l'aviation civile, il est nécessaire de revoir constamment la portée des inspections et/ou des audits et des techniques et procédures y afférentes, afin de pouvoir mieux évaluer les secteurs spécifiques potentiellement menacés et d'assurer l'utilisation efficace des ressources des inspectorats sous la direction de l'autorité compétente pour la sûreté de l'aviation.

3.9.7 Les enquêtes sur les actes d'intervention illicite, ou sur les menaces de tels actes, jouent un rôle crucial dans l'identification des carences en matière de sûreté. Des procédures doivent être instaurées pour évaluer de tels incidents, s'ils devaient survenir, et pour réviser les mesures de sûreté, selon les besoins. Dès que possible après chaque occurrence d'un acte d'intervention illicite, ou d'une menace d'un tel acte, l'autorité compétente pour la sûreté de l'aviation doit procéder à un examen et à une analyse. Les résultats doivent être mis à la disposition de tous les intervenants concernés par la sûreté de l'aviation, tout comme les recommandations émises par l'autorité compétente pour améliorer la situation et corriger les carences de sûreté identifiées, qui doivent être mises en œuvre en temps utile pour remédier aux faiblesses de façon à éviter qu'un acte d'intervention illicite ne se reproduise. Cela comprend aussi la réalisation d'évaluations suivant un exercice de sûreté pour déterminer les carences et remédier aux faiblesses relevées dans les mécanismes de réaction aux actes d'intervention illicite. Les États doivent adresser à l'OACI un rapport sur tous les actes d'intervention illicite et, le cas échéant, envoyer des copies de ce rapport aux autres États susceptibles d'être intéressés.

3.9.8 Comme l'indique l'EC-1, la solution effective des problèmes de sûreté dépend, dans une large mesure, du pouvoir dont l'autorité compétente pour la sûreté de l'aviation est investie. Dès lors, on ne réussira à résoudre les problèmes de sûreté que dans des situations clairement visées et encadrées par les réglementations et législations de base relatives à la sûreté de l'aviation.





ISBN 978-92-9249-773-6



9

789292

497736