



OACI

Normes et pratiques
recommandées internationales

Annexe 17 à la Convention relative à l'aviation civile internationale

Sûreté de l'aviation

Protection de l'aviation civile internationale
contre les actes d'intervention illicite

Douzième édition, juillet 2022



La présente édition annule et remplace, à partir du 18 novembre 2022, les éditions antérieures de l'Annexe 17.

Tous les renseignements relatifs à l'application des normes et pratiques recommandées figurent à l'avant-propos.

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE



| OACI

Normes et pratiques
recommandées internationales

Annexe 17 à la Convention relative à l'aviation civile internationale

Sûreté de l'aviation

Protection de l'aviation civile internationale
contre les actes d'intervention illicite

Douzième édition, juillet 2022

La présente édition annule et remplace, à partir du 18 novembre 2022, les éditions antérieures de l'Annexe 17.

Tous les renseignements relatifs à l'application des normes et pratiques recommandées figurent à l'avant-propos.

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) Canada H3C 5H7

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).

Première édition, 1975

Onzième édition, 2020

Douzième édition, 2022

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

Commande n° : AN 17

ISBN 978-92-9265-781-9 (version imprimée)

ISBN 978-92-9265-850-2 (version électronique)

© OACI 2022

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.

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
AVANT-PROPOS.....	VII
CHAPITRE 1. Définitions.....	1-1
CHAPITRE 2. Principes généraux.....	2-1
2.1 Objectifs.....	2-1
2.2 Applicabilité.....	2-1
2.3 Sûreté et facilitation	2-1
2.4 Coopération internationale	2-2
2.5 Innovation, recherche et développement.....	2-2
CHAPITRE 3. Organisation.....	3-1
3.1 Organisation nationale et autorité compétente	3-1
3.2 Exploitation des aéroports.....	3-2
3.3 Exploitants d'aéronefs.....	3-2
3.4 Formation, qualifications et culture de la sûreté	3-3
3.5 Contrôle de la qualité	3-3
3.6 Fournisseurs de services de la circulation aérienne.....	3-4
CHAPITRE 4. Mesures préventives de sûreté	4-1
4.1 Objectifs.....	4-1
4.2 Mesures relatives au contrôle d'accès	4-1
4.3 Mesures applicables aux aéronefs	4-2
4.4 Mesures applicables aux passagers et à leurs bagages de cabine	4-2
4.5 Mesures applicables aux bagages de soute.....	4-3
4.6 Mesures applicables au fret, à la poste et aux autres marchandises	4-3
4.7 Mesures applicables à des catégories spéciales de passagers.....	4-4
4.8 Mesures applicables au côté ville.....	4-5
4.9 Mesures liées aux cybermenaces	4-5
CHAPITRE 5. Gestion de la riposte aux actes d'intervention illicite	5-1
5.1 Prévention	5-1
5.2 Riposte	5-1
5.3 Échange de renseignements et comptes rendus.....	5-2

SUPPLÉMENT À L'ANNEXE 17

Extraits de l'Annexe 2 — <i>Règles de l'air</i>	SUP-1
Extraits de l'Annexe 6 — <i>Exploitation technique des aéronefs</i>	
Partie 1 — <i>Aviation de transport commercial international — Avions</i>	SUP-2
Extraits de l'Annexe 8 — <i>Navigabilité des aéronefs</i>	SUP-5
Extraits de l'Annexe 9 — <i>Facilitation</i>	SUP-6
Extraits de l'Annexe 10 — <i>Télécommunications aéronautiques</i>	
Volume IV — <i>Systèmes de surveillance et anticollision</i>	SUP-16
Extraits de l'Annexe 11 — <i>Services de la circulation aérienne</i>	SUP-16
Extrait de l'Annexe 13 — <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>	SUP-19
Extraits de l'Annexe 14 — <i>Aérodromes, Volume I — Conception et exploitation technique des aérodromes</i>	SUP-19
Extraits de l'Annexe 18 — <i>Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses</i>	SUP-23
Extraits des <i>Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses</i> (Doc 9284)	SUP-24
Extraits des <i>Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien</i> (Doc 4444)	SUP-25
Extraits des <i>Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs</i> (Doc 8168), Volume III — <i>Procédures d'exploitation technique des aéronefs</i>	SUP-29

AVANT-PROPOS

Historique

Les éléments qui figurent dans la présente Annexe ont été élaborés par le Conseil en exécution des deux résolutions ci-après de l'Assemblée :

Résolution A17-10 : Mise en application par les États des spécifications et pratiques de sécurité adoptées par la présente session de l'Assemblée et suite à donner par l'OACI à ces spécifications et pratiques

.....

L'ASSEMBLÉE,

.....

- 3) DEMANDE au Conseil de développer, avec le concours des autres organes constitutifs de l'Organisation, les textes figurant en appendice à la présente résolution et de les incorporer, comme il convient, aux normes, pratiques recommandées et procédures figurant dans les Annexes existantes ou dans de nouvelles Annexes ou autres documents normatifs de l'Organisation, ou sous forme d'éléments indicatifs.

Résolution A18-10 : Mesures techniques additionnelles pour la protection de la sûreté du transport aérien civil international

.....

L'ASSEMBLÉE,

.....

- 1) DEMANDE au Conseil de veiller, en ce qui concerne les aspects techniques de la sûreté du transport aérien, à ce que :
 - a) le Secrétaire général de l'OACI continue de consacrer l'attention voulue au problème de la sûreté du transport aérien, en lui accordant la priorité que justifie la menace actuelle à la sûreté du transport aérien ;

.....

À la suite des travaux de la Commission de navigation aérienne, du Comité du transport aérien et du Comité de l'intervention illicite¹, et compte tenu des observations communiquées par les États contractants et par les organisations internationales intéressées, auxquels les projets d'éléments avaient été diffusés, le Conseil a adopté le 22 mars 1974, conformément aux dispositions de l'article 37 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, des normes et pratiques recommandées sur la sûreté qui constituent l'Annexe 17 à la Convention, intitulée « Normes et pratiques recommandées — *Sûreté*² — Protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite ».

1. Le Comité de l'intervention illicite a été renommé Comité de la sûreté de l'aviation lors de la 224^e session du Conseil.

2. À partir de la douzième édition, le titre est *Sûreté de l'aviation*.

Le tableau A indique l'origine des amendements ultérieurs et donne aussi une liste des principales questions en cause, ainsi que les dates auxquelles l'Annexe et les amendements ont été adoptés par le Conseil, les dates auxquelles ils ont pris effet et les dates auxquelles ils sont devenus applicables.

Introduction

Afin que les États disposent d'un document complet pour mettre en œuvre les mesures de sûreté prescrites dans la présente Annexe, un supplément y est joint qui reproduit des extraits d'autres Annexes, des *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* (Doc 9284), des PANS-ATM et des PANS-OPS qui ont trait aux mesures que doivent prendre les États pour prévenir les actes d'intervention illicite dans l'aviation civile ou après que de tels actes ont été commis.

Éléments indicatifs

Le *Manuel de sûreté de l'aviation* (Doc 8973 — Diffusion restreinte) décrit des procédures détaillées et contient des éléments indicatifs sur tous les aspects de la sûreté de l'aviation ; son objet est d'aider les États à mettre en œuvre les programmes de sûreté de l'aviation qu'ils doivent établir aux termes des Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale.

Le matériel didactique complet sur la sûreté de l'aviation destiné à aider les États à atteindre les objectifs de sûreté de l'aviation civile figure dans le Programme OACI de formation à la sûreté de l'aviation, qui est composé d'une série de mallettes pédagogiques de sûreté de l'aviation (ASTP).

Dispositions incombant aux États contractants

Application. Les dispositions des normes et des pratiques recommandées qui figurent dans la présente Annexe doivent être appliquées par les États contractants.

Notification des différences. L'attention des États contractants est appelée sur l'obligation qui leur est faite, par l'article 38 de la Convention, de notifier à l'Organisation toute différence entre leurs règlements et usages nationaux et les normes internationales qui figurent dans l'Annexe et dans ses amendements éventuels. Les États contractants sont également invités à tenir l'Organisation constamment informée de l'éventuelle introduction ultérieure de toute différence ou de l'abrogation de toute différence antérieurement notifiée. Une demande spéciale de notification des différences sera adressée aux États contractants dès l'adoption de chaque amendement à la présente Annexe.

Les États contractants sont invités en outre à notifier toutes différences par rapport aux pratiques recommandées figurant dans l'Annexe et dans ses amendements éventuels, lorsque ces différences sont importantes pour la sécurité de la navigation aérienne.

L'attention des États est également appelée sur les dispositions de l'Annexe 15 relatives à la publication, par l'intermédiaire du service d'information aéronautique, des différences entre leurs règlements et usages nationaux et les spécifications correspondantes des normes et pratiques recommandées de l'OACI ; l'observation de ces dispositions de l'Annexe 15 vient s'ajouter à l'obligation qui incombe aux États aux termes de l'article 38 de la Convention.

Publication de renseignements. Les renseignements sur l'établissement, le retrait ou la modification des installations, services et procédures intéressant l'exploitation aérienne et mis en œuvre conformément aux normes et pratiques recommandées de la présente Annexe devraient être notifiés et prendre effet conformément aux dispositions de l'Annexe 15.

Incorporation du texte de l'Annexe aux règlements nationaux. Dans une résolution adoptée le 13 avril 1948, le Conseil attire l'attention des États contractants sur l'opportunité d'assurer toute la concordance possible entre le texte de leurs règlements et celui des normes de l'OACI, lorsque ces dernières revêtent un caractère de règlement, et de préciser toute

différence par rapport au texte de ces normes, notamment de signaler tout règlement national complémentaire important pour la sécurité et la régularité de la navigation aérienne. Dans la mesure du possible, les dispositions de la présente Annexe ont été rédigées de façon à faciliter leur incorporation, sans changement de texte important, aux règlements nationaux.

Généralités

Une Annexe comporte des éléments dont les divers caractères sont précisés ci-après ; toutefois, tous ces éléments ne figurent pas nécessairement dans chaque Annexe.

1.— Dispositions qui constituent l'Annexe proprement dite :

- a) *Normes et pratiques recommandées* qui, adoptées par le Conseil en vertu des dispositions de la Convention, se définissent comme suit :

Norme. Toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, dont l'application uniforme est reconnue nécessaire à la sécurité ou à la régularité de la navigation aérienne internationale et à laquelle les États contractants se conformeront en application des dispositions de la Convention. En cas d'impossibilité de s'y conformer, une notification au Conseil est obligatoire aux termes de l'article 38 de la Convention.

Pratique recommandée. Toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, dont l'application uniforme est reconnue souhaitable dans l'intérêt de la sécurité, de la régularité ou de l'efficacité de la navigation aérienne internationale et à laquelle les États contractants s'efforceront de se conformer en application des dispositions de la Convention.

- b) *Appendices* contenant des dispositions qu'il a été jugé commode de grouper séparément mais qui font partie des normes et pratiques recommandées adoptées par le Conseil.
- c) *Définitions* d'expressions utilisées dans les normes et pratiques recommandées lorsque la signification de ces expressions n'est pas couramment admise. Les définitions n'ont pas un caractère indépendant ; elles font partie des normes et pratiques recommandées où l'expression définie apparaît, car le sens des spécifications dépend de la signification donnée à cette expression.

2.— Textes dont le Conseil a approuvé la publication dans le même document que les normes et pratiques recommandées :

- a) *Avant-propos* qui donne la genèse des décisions prises par le Conseil, ainsi que des indications expliquant ces décisions, et qui précise les obligations incombant aux États contractants quant à l'application des normes et pratiques recommandées aux termes des dispositions de la Convention et de la résolution d'adoption.
- b) *Introduction et notes explicatives* figurant au début des diverses parties, chapitres ou sections d'une Annexe afin de faciliter l'application des spécifications.
- c) *Notes* insérées dans le texte lorsqu'il est nécessaire de fournir des indications ou renseignements concrets sur certaines normes ou pratiques recommandées ; ces notes ne font pas partie de la norme ou de la pratique recommandée en question.
- d) *Suppléments* contenant des dispositions complémentaires à celles des normes et pratiques recommandées, ou des indications relatives à la mise en application.

La présente Annexe a été adoptée en six langues — français, anglais, arabe, chinois, espagnol et russe. Chaque État contractant est invité à choisir l'un de ces textes pour la mise en application nationale et pour toute autre fin prévue dans la Convention, soit directement, soit après traduction dans sa propre langue, et à informer l'organisation de son choix.

Pour bien faire ressortir le caractère de chaque énoncé, il a été décidé d'adopter la présentation suivante : les *normes* sont en romain, les *pratiques recommandées*, précédées de la mention **Recommandation**, sont en italique, de même que les *notes* dont le caractère est précisé par la mention *Note*.

Tout renvoi à un passage du présent document identifié par un numéro porte sur toutes les subdivisions dudit passage.

Tableau A. Amendements de l'Annexe 17

Amendement	Origine	Objet	Dates :
			— adoption — entrée en vigueur — application
1 ^{re} édition	Décision du Conseil en exécution des résolutions A17-10 et A18-10 de l'Assemblée	—	22 mars 1974 22 août 1974 27 février 1975
1	Décision du Conseil en exécution de la résolution A21-23 de l'Assemblée	Rang de norme donné aux § 3.1.2 et 5.1.2 ; compilation et diffusion de renseignements relatifs à un aéronef qui est l'objet d'une intervention illicite.	31 mars 1976 31 juillet 1976 30 décembre 1976
2	Propositions de certains États et décision du Conseil en exécution de la résolution A22-17 de l'Assemblée	Transfert à l'Annexe 17 de spécifications figurant dans le chapitre 9 de l'Annexe 9 — <i>Facilitation</i> (7 ^e édition) ; nouvelle disposition concernant les mesures à prendre pour contrôler les passagers en correspondance et en transit ainsi que leurs bagages de cabine ; et développement de la note figurant à la suite du § 5.2.4 (Annexe 17, chapitre 5), relative aux mesures et procédures destinées à interdire l'accès non autorisé de certaines zones spécifiées d'un aéroport.	15 décembre 1977 15 avril 1978 10 août 1978
3	Propositions de certains États et du Secrétariat et décision du Conseil en exécution de la résolution A22-17 de l'Assemblée	Des spécifications ont été ajoutées sur les points suivants : réévaluation du niveau de la menace par les États, établissement de programmes de formation, ségrégation des passagers après le contrôle de sûreté, inspection des avions aux fins de détection des armes ou de tous autres engins dangereux qui pourraient y être dissimulés et adoption de mesures destinées à assurer la sécurité des passagers et de l'équipage d'un aéronef qui a fait l'objet d'un détournement illicite. Un certain nombre de spécifications ont été élargies et la recommandation voulant que les aéronefs susceptibles d'être attaqués pendant les escales soient isolés et gardés spécialement a été élevée au rang de norme.	13 décembre 1978 13 avril 1979 29 novembre 1979
4 (2 ^e édition)	Propositions de certains États et d'une organisation internationale, et décision du Conseil en exécution de la résolution A22-17 de l'Assemblée	Une spécification a été ajoutée sur le transport de personnes en état d'arrestation. Deux spécifications ont été révisées pour couvrir le cas des aéronefs loués, affrétés ou banalisés. Une spécification concernant la sécurité des passagers et des équipages d'un aéronef qui est l'objet d'un acte d'intervention illicite a été portée au rang de norme. Les dispositions d'une spécification concernant la prévention du sabotage ont été élargies. Enfin, le chapitre 1 ^{er} — Application, a été supprimé.	15 juin 1981 15 octobre 1981 26 novembre 1981
5	Propositions du Comité de l'intervention illicite et décision du Conseil en exécution de la résolution A22-17 de l'Assemblée	La note du chapitre 1 ^{er} — Définitions, a été supprimée. Une spécification énonçant les mesures à prendre au sujet du port d'armes à bord des aéronefs par des agents chargés de l'application de la loi, ou d'autres personnes dûment habilitées, a été modifiée. Une spécification relative au transport d'armes dans tous les autres cas a été ajoutée, et le texte de la note qui suit la spécification relative à la protection des aéronefs laissés sans surveillance a été modifié pour plus de clarté.	30 novembre 1984 14 avril 1985 21 novembre 1985

Amendement	Origine	Objet	Dates :
			— adoption — entrée en vigueur — application
6 (3 ^e édition)	Propositions formulées par le Comité de l'intervention illicite avec l'aide du Groupe d'experts ad hoc — Intervention illicite, et décision du Conseil en exécution de la résolution A22-17 de l'Assemblée	Conformément aux directives du Conseil, cet amendement a été entrepris d'urgence par le Comité de l'intervention illicite avec l'aide d'un Groupe d'experts ad hoc sur la sûreté de l'aviation, institué conformément aux directives du Conseil. En conséquence, 11 nouvelles spécifications ont été introduites dans l'Annexe et 19 spécifications ont été adoptées en tant que normes.	19 décembre 1985 19 mars 1986 19 mai 1986
		Les dates spéciales de prise d'effet et d'application du § 5.1.4 figurent dans la colonne de droite.	19 octobre 1987 19 décembre 1987
		Le Conseil a recommandé que les États en mesure de le faire mettent en œuvre le § 5.1.4 quant au fond aussitôt que concrètement possible avant la date d'application.	
7 (4 ^e édition)	Propositions formulées par le Comité de l'intervention illicite avec l'aide du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSECP) et décision du Conseil en exécution de la résolution A26-7 de l'Assemblée	Cet amendement comprend : a) la restructuration des chapitres de l'Annexe en vue de rationaliser l'ordre des objectifs, des obligations et des mesures nécessaires concernant l'organisation, les mesures préventives de sûreté et la gestion de la riposte ; b) l'introduction de nouvelles dispositions importantes pour tenir compte des faits nouveaux survenus depuis la dernière révision de l'Annexe 17 en 1985 et pour aider les États à faire face aux situations nouvelles qu'ont engendrées des actes graves d'intervention illicite contre l'aviation civile ; et c) la modification ou l'amélioration des dispositions existantes pour donner suite aux points a) et b) et pour tenir compte de l'expérience acquise dans la mise en œuvre de ces mesures.	22 juin 1989 30 octobre 1989 16 novembre 1989
8 (5 ^e édition)	Propositions formulées par le Comité de l'intervention illicite avec l'aide du Groupe AVSECP et décision du Conseil en exécution de la résolution A27-7 de l'Assemblée	Cet amendement comprend l'introduction de nouvelles dispositions importantes relatives aux éléments suivants : inspection/filtrage exhaustive des bagages enregistrés, contrôle de sûreté du fret, des envois par coursiers ou des colis exprès ou de la poste, modifications de procédures liées aux programmes de sûreté, inspection prévol des aéronefs internationaux, et mesures relatives à l'intégration de considérations de sûreté dans la conception des aéroports, en vue d'aider les États à assurer une application cohérente et uniforme de telles mesures.	11 septembre 1992 16 décembre 1992 1 ^{er} avril 1993
9 (6 ^e édition)	Propositions formulées par le Comité de l'intervention illicite avec l'aide du Groupe AVSECP et décision du Conseil en exécution de la résolution A31-4 de l'Assemblée	Cet amendement comprend l'introduction de nouvelles dispositions importantes relatives aux éléments suivants : vérifications avant emploi et aptitude des personnes engagées à remplir leurs devoirs pour mettre en œuvre les contrôles de sûreté, responsabilités et autorisations concernant les bagages, mesures à appliquer aux articles de restauration et provisions de bord ainsi qu'autres fournitures appartenant aux exploitants, contrôles de l'efficacité des programmes et nécessité de notifier l'État de destination connue ou supposée d'un aéronef ayant fait l'objet d'un acte de capture illicite.	12 novembre 1996 31 mars 1997 1 ^{er} août 1997
10 (7 ^e édition)	Propositions formulées par le Groupe AVSECP et décision du Conseil en exécution de la résolution A33-1 de l'Assemblée	Cet amendement comprend l'introduction de diverses définitions et de nouvelles dispositions concernant les éléments suivants : applicabilité de l'Annexe aux vols intérieurs, coopération internationale en matière de renseignements sur la menace, autorité compétente, Comité national de sûreté de l'aviation, gestion nationale de la qualité, contrôle d'accès, passagers et leurs bagages de cabine et de soute, personnel de sûreté en vol et protection du poste de pilotage, arrangements de partage de codes et accords de collaboration, facteurs humains et gestion de la riposte à des actes d'intervention illicite. Plusieurs spécifications ont été élevées au rang de normes.	7 décembre 2001 15 avril 2002 1 ^{er} juillet 2002

Amendement	Origine	Objet	Dates :
			— adoption — entrée en vigueur — application
11 (8 ^e édition)	Propositions du Comité de l'intervention illicite avec l'aide du Groupe AVSECP et mesures prises par le Conseil en application de la résolution A35-9 de l'Assemblée	Cet amendement comprend des dispositions qui visent à mieux clarifier le libellé des normes et pratiques recommandées (SARP) existantes, dans le but de faciliter aussi bien leur interprétation commune par les États contractants que leur audit dans le cadre du Programme universel OACI d'audits de sûreté (USAP). L'amendement concerne les points suivants : l'application de l'Annexe 17 ; le renforcement des dispositions relatives au programme national de contrôle de la sûreté de l'aviation ; les agents de sûreté à bord (IFSO) ; l'aviation générale et le travail aérien ; la notion de contrôle unique de sûreté pour les passagers et les bagages ; le concept d'évaluation du risque ; la sûreté des vols tout-cargo ; et les définitions.	30 novembre 2005 10 avril 2006 1 ^{er} juillet 2006
12 (9 ^e édition)	Propositions du Comité de l'intervention illicite avec l'aide du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSECP) et des mesures prises par le Conseil en application de la résolution A36-20 de l'Assemblée	Cet amendement comprend des dispositions qui visent à renforcer davantage les normes et les pratiques recommandées existantes pour couvrir les menaces nouvelles et émergentes contre l'aviation civile. L'amendement porte sur les points suivants : déploiement du matériel de sûreté ; sûreté des fournisseurs de services de la circulation aérienne ; programmes de formation et système de certification de formateurs ; mesures de sûreté aléatoires et non prévisibles ; sûreté de la chaîne d'approvisionnement ; sûreté des vols tout-cargo ; cybermenaces ; et définitions.	17 novembre 2010 26 mars 2011 1 ^{er} juillet 2011
13	Propositions du Comité de l'intervention illicite avec l'aide du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSECP), recommandations de la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (2012) et suite donnée par le Conseil en application de la résolution A37-17 de l'Assemblée	Cet amendement comprend une révision des mesures relatives au contrôle d'accès des personnes autres que les passagers. L'amendement introduit aussi des définitions du fret en correspondance et du fret à haut risque, et des prescriptions en matière de sûreté s'y rapportant, et il établit des mesures de base communes pour le fret transporté par aéronef passagers et le fret transporté par aéronef tout-cargo.	13 novembre 2012 15 mars 2013 15 juillet 2013
14	Propositions du Comité de l'intervention illicite, élaborées avec le concours du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSECP), et suite donnée par le Conseil en application de la résolution A38-15 de l'Assemblée	Définition du terme « imprévisibilité », concernant la mise en œuvre des contrôles de sûreté ; insertion d'une nouvelle norme sur les méthodes d'inspection/filtrage appropriées pour le fret et la poste et de nouvelles pratiques recommandées relatives à la coopération internationale, à la sûreté côté ville, à la formation de sensibilisation à la sûreté, à la supervision des prestataires externes de services de sûreté et aux systèmes informatiques et de communications critiques.	26 février 2014 14 juillet 2014 14 novembre 2014
15 (10 ^e édition)	Propositions de la 27 ^e réunion du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSECP/27) avec le concours du Groupe de travail sur l'Annexe 17 (WGA17)	Cet amendement a pour effet d'ajouter une définition du terme « détection des comportements » concernant la mise en œuvre des contrôles de sûreté. Il comprend aussi des dispositions nouvelles et révisées sur les sujets suivants : sûreté côté ville, détection des comportements, innovation dans la sûreté de l'aviation et systèmes antiaériens portables (MANPADS). De plus, le libellé des dispositions existantes concernant l'évaluation des risques et la cybersûreté a été révisé aux fins d'amélioration de la lisibilité et de la clarté.	23 novembre 2016 3 avril 2017 3 août 2017

<i>Amendement</i>	<i>Origine</i>	<i>Objet</i>	<i>Dates :</i>
			— <i>adoption</i> — <i>entrée en vigueur</i> — <i>application</i>
16	Propositions de la 28 ^e réunion du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSECP/28) avec le concours du Groupe de travail sur l'Annexe 17 (WGA17).	Cet amendement renvoie aux mallettes pédagogiques de sûreté de l'aviation. Il contient également des dispositions nouvelles ou révisées sur le partage de l'information, les mesures applicables aux passagers et aux bagages de cabine, les mesures applicables au fret, à la poste et aux autres marchandises, et aux cybermenaces.	14 mars 2018 16 juillet 2018 16 novembre 2018
17 (11 ^e édition)	Propositions de la trentième réunion du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSECP/30) avec le concours du Groupe de travail sur l'Annexe 17 (WGA17).	Cet amendement comprend des définitions révisées ainsi que des dispositions nouvelles et/ou révisées concernant les évaluations de la vulnérabilité, le partage d'informations entre États et parties prenantes, les programmes de formation et les systèmes de certification, le contrôle d'accès, l'inspection-filtrage du personnel ; et d'autres modifications de forme.	25 novembre 2019 30 mars 2020 30 juillet 2020
18 (12 ^e édition)	Propositions de la trente-deuxième réunion du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSECP/32) formulées avec le concours du Groupe de travail sur l'Annexe 17 (WGA17).	Le présent amendement comprend les dispositions nouvelles et/ou révisées suivantes : une nouvelle pratique recommandée sur la culture de la sûreté, une nouvelle norme sur les programmes de sûreté d'exploitant d'aéronefs, une nouvelle norme sur les méthodes de détection d'explosifs dans les bagages de soute et une nouvelle norme énonçant les éléments essentiels d'un programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile.	28 février 2022 18 juillet 2022 18 novembre 2022

CHAPITRE 1. DÉFINITIONS

Actes d'intervention illicite. Actes ou tentatives d'actes de nature à compromettre la sécurité de l'aviation civile, notamment (la liste n'étant pas exhaustive) :

- capture illicite d'un aéronef ;
- destruction d'un aéronef en service ;
- prise d'otages à bord d'un aéronef ou sur les aérodromes ;
- intrusion par la force à bord d'un aéronef, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation aéronautique ;
- introduction à bord d'un aéronef ou dans un aéroport d'une arme, d'un engin dangereux ou d'une matière dangereuse, à des fins criminelles ;
- utilisation d'un aéronef en service afin de causer la mort, des blessures corporelles graves ou des dégâts sérieux à des biens ou à l'environnement ;
- communication d'informations fausses de nature à compromettre la sécurité d'un aéronef en vol ou au sol, de passagers, de navigants, de personnel au sol ou du public, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation de l'aviation civile.

Agent de sûreté en vol. Personne qui est autorisée par le gouvernement de l'État de l'exploitant et le gouvernement de l'État d'immatriculation à être déployée sur un aéronef dans le but de protéger cet aéronef et ses occupants contre des actes d'intervention illicite. Sont exclues les personnes employées pour assurer la protection personnelle exclusive d'une ou de plusieurs personnes voyageant à bord de l'aéronef, telles que les gardes du corps personnels.

Agent habilité. Agent, transitaire ou toute autre entité qui traite avec un exploitant et applique au fret ou à la poste 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.

Aviation d'affaires. Exploitation ou utilisation non commerciale d'un aéronef par une société, pour le transport de passagers ou de marchandises dans le cadre des activités de la société, avec un pilote professionnel employé pour la conduite de l'aéronef. (Note : l'aviation d'affaires fait partie de l'aviation générale.)

Bagages non identifiés. Bagages qui se trouvent dans un aéroport avec ou sans étiquette d'enregistrement et qui ne sont pas retirés par un passager ni attribuables à un passager.

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.

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 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.

Culture de la sûreté. Ensemble de normes, de valeurs, d'attitudes et d'idées relatives à la sûreté qui sont inhérentes au fonctionnement quotidien d'une organisation et incarnées dans les actions et les comportements de toutes les composantes et de tout le personnel de cette organisation.

Détection des comportements. Dans un environnement de sûreté de l'aviation, application de techniques permettant de reconnaître des caractéristiques comportementales, notamment des signes physiologiques ou gestuels dénotant un comportement anormal, afin de distinguer les personnes susceptibles de représenter une menace pour l'aviation civile.

Expéditeur connu. Expéditeur qui envoie du fret ou de la poste pour son propre compte et dont les procédures respectent des règles et normes de sûreté communes, suffisantes pour autoriser le transport du fret ou d'envois postaux à bord de tout aéronef.

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.

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

Fret et poste en correspondance. Fret et poste au départ à bord d'un aéronef autre que celui à bord duquel ils sont arrivés.

Fret ou poste à haut risque. Fret ou poste qui, au vu de renseignements concrets, sont réputés poser une menace pour l'aviation civile ; ou qui présentent des anomalies ou des traces de manipulation qui éveillent les soupçons.

Imprévisibilité. Mise en œuvre de mesures de sûreté à intervalles irréguliers, à des endroits différents et/ou par des moyens variables, conformément à un cadre défini, pour augmenter leur effet dissuasif et leur efficacité.

Inspection de sûreté. Examen, annoncé ou non, de l'efficacité de la mise en œuvre de mesures de sûreté particulières.

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.

Passager perturbateur. Passager qui ne respecte pas les règles de conduite à un aéroport ou à bord d'un aéronef ou qui ne suit pas les instructions du personnel de l'aéroport ou des membres d'équipage et perturbe de ce fait le bon ordre et la discipline à l'aéroport ou à bord de l'aéronef.

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

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.

Sûreté de l'aviation. 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 et de toute autre information de sûreté susceptible d'intervenir dans l'évaluation de l'aptitude de cette personne, conformément à la législation nationale.

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 poste, effectué contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.

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.

CHAPITRE 2. PRINCIPES GÉNÉRAUX

2.1 Objectifs

2.1.1 L'objectif primordial de chaque État contractant sera d'assurer la sécurité des passagers, des équipages, du personnel au sol et du public dans toutes les questions relatives à la protection contre des actes d'intervention illicite dans l'aviation civile.

2.1.2 Chaque État contractant établira une organisation, élaborera et mettra 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.

2.1.3 Chaque État contractant veillera à ce que l'organisation, les règlements, pratiques et procédures en question :

- a) protègent la sécurité des passagers, des équipages, du personnel au sol et du public dans toutes les questions relatives à la protection contre des actes d'intervention illicite dans l'aviation civile ;
- b) soient capables de riposter rapidement à toute menace accrue contre la sûreté.

2.1.4 Chaque État contractant veillera à mettre en place une protection appropriée des renseignements sensibles relatifs à la sûreté de l'aviation.

2.2 Applicabilité

Chaque État contractant veillera à ce que les mesures visant à assurer une protection contre les actes d'intervention illicite soient appliquées, dans la mesure du possible, aux vols intérieurs, sur la base d'une évaluation des risques effectuée par les autorités nationales pertinentes.

2.3 Sûreté et facilitation

Recommandation.— *Il est recommandé que chaque État contractant prenne des dispositions, toutes les fois que cela sera possible, pour que les contrôles et procédures de sûreté entraînent le moins possible de perturbations ou de retards dans les activités de l'aviation civile, à condition que ne soit pas compromise l'efficacité de ces contrôles et procédures.*

2.4 Coopération internationale

2.4.1 Chaque État contractant demandant des mesures de sûreté supplémentaires pour un ou des vols spécifiques assurera une consultation appropriée et prendra en considération les mesures alternatives proposées par l'autre État, équivalentes à celles qui sont demandées.

2.4.2 Chaque État contractant s'assurera que les demandes d'autres États contractants relatives à des mesures de sûreté supplémentaires pour un ou des vols spécifiques assurés par des exploitants de ces autres États sont satisfaites, dans la mesure du possible.

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

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

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

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

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

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

2.4.9 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant envisage de conclure des arrangements de collaboration afin d'accroître la viabilité du système de sûreté de l'aviation en évitant les doubles emplois inutiles des contrôles de sûreté. Les arrangements devraient être fondés sur une vérification de l'équivalence des résultats en matière de sûreté obtenus par l'application de contrôles de sûreté efficaces au point d'origine.*

2.5 Innovation, recherche et développement

2.5.1 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant favorise la recherche et le développement de nouveaux équipements de sûreté, processus et procédures qui permettront de mieux atteindre les objectifs de la sûreté de l'aviation civile et qu'il coopère en la matière avec d'autres États contractants.*

2.5.2 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant veille à ce que le développement des nouveaux équipements de sûreté tienne compte des principes des facteurs humains.*

2.5.3 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant envisage de mettre en œuvre des processus et des procédures novateurs pour permettre une différenciation opérationnelle de l'inspection-filtrage et des contrôles de sûreté fondée sur des critères clairement définis.*

2.5.4 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant envisage d'utiliser des équipements de sûreté avancés lorsqu'il investit dans de nouveaux équipements pour atteindre les objectifs de sûreté de l'aviation civile.*

CHAPITRE 3. ORGANISATION

3.1 Organisation nationale et autorité compétente

3.1.1 Chaque État contractant établira et mettra en œuvre un programme national écrit de sûreté de l'aviation civile destiné à protéger les opérations de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, au moyen de règlements, de pratiques et de procédures qui tiennent compte de la sécurité, de la régularité et de l'efficacité des vols.

3.1.2 Chaque État contractant désignera, au sein de son administration nationale, une autorité compétente qui sera chargée d'élaborer, de mettre en œuvre et de tenir à jour la réalisation du programme national de sûreté de l'aviation civile et en précisera l'identité à l'OACI.

3.1.3 Chaque État contractant réévaluera constamment le niveau et la nature de la menace relative à l'aviation civile à l'intérieur de son territoire et de l'espace aérien au-dessus de son territoire, puis il établira et mettra en œuvre des politiques et des procédures destinées à ajuster en conséquence les éléments pertinents de son programme national de sûreté de l'aviation civile, en fonction d'une évaluation des risques pour la sûreté effectuée par les autorités nationales concernées.

3.1.4 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant veille à ce que des évaluations périodiques de la vulnérabilité soient faites à ses aéroports assurant des vols internationaux, en veillant à la coordination entre les services et agences compétents, y compris les services répressifs et du renseignement, et d'autres entités. Ces évaluations de la vulnérabilité devraient être utilisées pour orienter les évaluations du risque et les améliorations de la sûreté.*

3.1.5 Chaque État contractant établira et mettra en œuvre des procédures pour partager des informations de manière pratique et opportune, selon qu'il convient, avec les exploitants d'aéroports, exploitants d'aéronefs, fournisseurs de services de la circulation aérienne et autres entités concernées, afin de les aider à effectuer des évaluations des risques efficaces concernant leurs opérations.

Note 1.— Des orientations sur l'évaluation des risques de sûreté figurent dans le Manuel de sûreté de l'aviation (Doc 8973) et dans l'État du contexte de risque mondial de sûreté de l'aviation civile (Doc 10108)

Note 2.— Des orientations sur la gestion des risques de sécurité figurent dans le Manuel de gestion de la sécurité (Doc 9859).

Note 3.— Des orientations sur l'évaluation des risques au-dessus ou à proximité des zones de conflit figurent dans le Manuel d'évaluation des risques pour les vols d'aéronefs civils au-dessus ou à proximité des zones de conflit (Doc 10084).

Note 4.— Voir l'Annexe 6, partie I, chapitre 4, § 4.1.2 et l'Annexe 11, chapitre 2, § 2.19.3 et 2.19.3.1.

3.1.6 Chaque État contractant exigera de l'autorité compétente qu'elle définisse et répartisse les tâches et qu'elle coordonne les activités entre les ministères, services et autres organismes de l'État, les exploitants d'aéroports et d'aéronefs, les fournisseurs de services de la circulation aérienne et les autres entités concernés par ou chargés de la mise en œuvre des divers aspects du programme national de sûreté de l'aviation civile.

3.1.7 Chaque État contractant établira un comité national de sûreté de l'aviation ou des arrangements analogues en vue de coordonner les activités de sûreté entre les ministères, services et autres organismes de l'État, les exploitants d'aéroports et d'aéronefs, les fournisseurs de services de la circulation aérienne et les autres entités concernés par ou chargés de la mise en œuvre des divers aspects du programme national de sûreté de l'aviation civile.

3.1.8 Chaque État contractant veillera à ce que chaque aéroport servant à l'aviation civile dispose des ressources et moyens nécessaires aux services de sûreté de l'aviation.

3.1.9 Chaque État contractant mettra à la disposition de ses exploitants d'aéroports, exploitants d'aéronefs et fournisseurs de services de la circulation aérienne qui exercent des activités dans son territoire, et des autres entités concernées, une version écrite des parties pertinentes de son programme national de sûreté de l'aviation civile et/ou des lignes directrices ou des renseignements pertinents leur permettant de se conformer aux dispositions du programme national de sûreté de l'aviation civile.

3.2 Exploitation des aéroports

3.2.1 Chaque État contractant exigera de l'administration de chaque aéroport servant à l'aviation civile qu'elle établisse, mette en œuvre et tienne à jour un programme écrit de sûreté aéroportuaire permettant de répondre aux exigences du programme national de sûreté de l'aviation civile.

3.2.2 Chaque État contractant veillera à ce qu'à chaque aéroport servant à l'aviation civile, une autorité soit chargée de coordonner la mise en œuvre des contrôles de sûreté.

3.2.3 Chaque État contractant veillera à ce que soit mis en place, à chaque aéroport servant à l'aviation civile, un comité de sûreté d'aéroport chargé d'assister l'autorité mentionnée au § 3.2.2 dans son rôle de coordination de la mise en œuvre des contrôles de sûreté, comme indiqué dans le programme de sûreté aéroportuaire.

3.2.4 Chaque État contractant veillera à ce que les exigences en matière de conception d'aéroport, incluant les exigences relatives à l'architecture et aux infrastructures nécessaires à la mise en œuvre des mesures de sûreté du programme national de sûreté de l'aviation civile, soient intégrées dans la conception et la construction de nouvelles installations et dans les modifications d'installations existantes aux aéroports.

3.3 Exploitants d'aéronefs

3.3.1 Chaque État contractant, en tant qu'État de l'exploitant, veillera à ce que ses exploitants d'aéronefs commerciaux établissent, mettent en œuvre et tiennent à jour un programme écrit de sûreté d'exploitant d'aéronefs conforme aux exigences du programme national de sûreté de l'aviation civile de l'État de l'exploitant.

3.3.2 Chaque État contractant exigera des exploitants d'aéronefs commerciaux étrangers qui assurent des liaisons au départ et à destination de cet État, qu'ils établissent, mettent en œuvre et tiennent à jour des procédures d'escale supplémentaires écrites conformes aux exigences du programme national de sûreté de l'aviation civile de cet État hôte.

3.3.3 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant veille à ce que chaque entité qui effectue des vols d'aviation générale, y compris des vols d'aviation d'affaires, en utilisant des aéronefs d'une masse maximale au décollage supérieure à 5 700 kg, établisse, mette en œuvre et tienne à jour un programme écrit de sûreté de l'exploitant conforme aux exigences du programme national de sûreté de l'aviation civile de cet État.*

3.3.4 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant veille à ce que chaque entité qui effectue des vols de travail aérien établisse, mette en œuvre et tienne à jour un programme écrit de sûreté d'exploitant conforme aux exigences du programme national de sûreté de l'aviation civile de cet État. Le programme contiendra des caractéristiques opérationnelles spécifiques au type de vols effectués.*

3.4 Formation, qualifications et culture de la sûreté

3.4.1 Chaque État contractant exigera de l'autorité compétente qu'elle veille à ce que soit établie et mise en œuvre une politique nationale de formation à l'intention de tout le personnel qui participe à la mise en œuvre des divers aspects du programme national de sûreté de l'aviation civile ou qui en est chargé. Cette politique de formation sera conçue pour assurer l'efficacité du programme national de sûreté de l'aviation civile.

3.4.2 Chaque État contractant veillera à ce que tous les programmes de formation à la sûreté de l'aviation, initiale et périodique, qui sont destinés au personnel ayant des responsabilités en vertu du programme national de sûreté de l'aviation civile comportent une évaluation des compétences à acquérir et à entretenir.

3.4.3 Chaque État contractant veillera à établir et à mettre en œuvre un système de certification garantissant que les formateurs sont qualifiés dans les matières applicables en conformité avec le programme national de sûreté de l'aviation civile.

3.4.4 Chaque État contractant veillera à ce que les personnes chargées de l'inspection-filtrage soient agréées conformément aux dispositions du programme national de sûreté de l'aviation civile, afin de garantir l'application fiable et systématique des normes de performance.

3.4.5 Chaque État contractant veillera à ce que le personnel qui effectue les audits, les tests et les inspections de sûreté soit formé à ces tâches selon les normes appropriées, conformément au programme national de sûreté de l'aviation civile.

3.4.6 Chaque État contractant veillera à ce que tout le personnel qui participe à la mise en œuvre de divers aspects du programme national de sûreté de l'aviation civile ou qui en est chargé ainsi que les personnes qui sont autorisées à accéder sans escorte à des zones côté piste reçoivent une formation initiale et périodique de sensibilisation à la sûreté.

3.4.7 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant exige des entités qui interviennent dans l'exécution de divers aspects du programme national de sûreté de l'aviation civile, ou qui en sont responsables, qu'elles favorisent, élaborent et mettent en œuvre des mesures et des mécanismes qui contribuent à l'instauration d'une solide et efficace culture de la sûreté.*

3.5 Contrôle de la qualité

3.5.1 Chaque État contractant exigera de l'autorité compétente qu'elle élabore, mette en œuvre et tienne à jour un programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile afin d'évaluer régulièrement le degré d'application de son programme national de sûreté de l'aviation civile et d'en valider l'efficacité. Les priorités et la fréquence des activités de supervision seront déterminées sur la base d'évaluations des risques effectuées par l'autorité concernée, activités qui devraient comprendre des audits, inspections et tests de sûreté permettant une rectification rapide et efficace de toute carence. Le programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile comprendra les éléments suivants :

- a) les personnes qui assurent la supervision sont indépendantes de celles qui exécutent les mesures découlant du programme national de sûreté de l'aviation civile ;
- b) le personnel qui exerce des fonctions de supervision est formé aux normes appropriées ;
- c) le personnel qui exerce des fonctions de supervision a l'autorité nécessaire pour obtenir tous les renseignements dont il a besoin pour accomplir ces tâches et veiller à l'application des mesures correctrices ;
- d) un système de rapports confidentiels est mis en place pour analyser les renseignements de sûreté fournis par des sources telles que les passagers, les équipages et le personnel au sol ;

- e) un processus est établi pour enregistrer et analyser les résultats du programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile, de façon à contribuer au développement et à la mise en œuvre efficaces du programme national de sûreté de l'aviation civile, notamment en recensant les causes et les tendances des cas de non-conformité et en vérifiant que des mesures correctrices ont été mises en œuvre et pérennisées.

3.5.2 Chaque État contractant veillera :

- a) à ce que l'on procède à des vérifications des antécédents des personnes qui mettent en œuvre les contrôles de sûreté, des personnes qui sont autorisées à accéder sans escorte à des zones de sûreté à accès réglementé, et des personnes qui ont accès à des informations sensibles de sûreté de l'aviation, avant qu'elles ne prennent leurs fonctions ou qu'elles n'aient accès à ces zones ou à ces informations ;
- b) à ce que l'on procède à des vérifications périodiques des antécédents de ces personnes, à des intervalles définis par l'autorité compétente ;
- c) à ce que les personnes jugées inaptes à la suite d'une vérification de leurs antécédents soient immédiatement empêchées de mettre en œuvre les contrôles de sûreté, d'accéder sans escorte à des zones de sûreté à accès réglementé, et d'avoir accès à des informations sensibles de sûreté de l'aviation.

3.5.3 Chaque État contractant veillera à ce que chaque entité chargée de la mise en œuvre d'éléments pertinents du programme national de sûreté de l'aviation civile vérifie périodiquement que la mise en œuvre des mesures de sûreté sous-traitée à des prestataires de services externes est conforme au programme de sûreté de l'entité.

3.6 Fournisseurs de services de la circulation aérienne

Chaque État contractant exigera des fournisseurs de services de la circulation aérienne exerçant des activités dans cet État qu'ils établissent et mettent en œuvre des dispositions adéquates en matière de sûreté répondant aux exigences du programme national de sûreté de l'aviation civile.

CHAPITRE 4. MESURES PRÉVENTIVES DE SÛRETÉ

4.1 Objectifs

4.1.1 Chaque État contractant prendra des mesures pour empêcher que des armes, explosifs ou tous autres engins, articles ou substances dangereux pouvant être employés pour commettre un acte d'intervention illicite, et dont le port ou le transport n'est pas autorisé, ne soient introduits, par quelque moyen que ce soit, à bord d'un aéronef effectuant un vol d'aviation civile.

4.1.2 Chaque État contractant veillera à l'application aléatoire et imprévisible des mesures de sûreté, selon le cas.

4.1.3 Chaque État contractant s'assurera que des procédures sont établies pour le traitement des bagages non identifiés et des objets suspects conformément à une évaluation des risques effectuée par les autorités nationales compétentes.

4.1.4 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant envisage d'intégrer la détection des comportements à ses pratiques et procédures relatives à la sûreté de l'aviation.*

4.2 Mesures relatives au contrôle d'accès

4.2.1 Chaque État contractant veillera à ce que l'accès aux zones côté piste dans les aéroports servant à l'aviation civile soit contrôlé afin d'empêcher les entrées non autorisées.

4.2.2 Chaque État contractant veillera à ce que soient établies à chaque aéroport des zones de sûreté à accès réglementé désignées par l'État sur la base d'une évaluation des risques de sûreté effectuée par les autorités nationales pertinentes.

4.2.3 Chaque État contractant veillera à ce que des systèmes d'identification de personnes et de véhicules soient établis et mis en œuvre pour empêcher les accès non autorisés aux zones côté piste et aux zones de sûreté à accès réglementé. L'accès à ces zones ne sera autorisé qu'à ceux qui ont un besoin opérationnel ou une autre raison légitime de s'y trouver. L'identité et l'autorisation seront vérifiées aux points de contrôle désignés avant d'autoriser l'accès à ces zones.

4.2.4 Chaque État contractant veillera à ce que les mouvements de personnes et de véhicules autour des aéronefs fassent l'objet de surveillance dans les zones de sûreté à accès réglementé, afin d'empêcher l'accès des aéronefs aux personnes non autorisées.

4.2.5 Chaque État contractant mettra en place des mesures afin de veiller à ce que les personnes autres que les passagers, de même que les articles qu'elles transportent, fassent l'objet d'une inspection-filtrage avant leur entrée dans les zones de sûreté à accès réglementé des aéroports.

4.2.6 Chaque État contractant veillera à ce que l'on utilise des méthodes d'inspection-filtrage appropriées de nature à détecter la présence d'explosifs et d'engins explosifs que des personnes autres que les passagers transportent sur leur personne ou dans leurs effets personnels. Lorsque ces méthodes ne sont pas appliquées de façon continue, elles seront utilisées de façon imprévisible.

4.2.7 Chaque État contractant veillera à ce que les véhicules autorisés à pénétrer dans des zones de sûreté à accès réglementé, de même que les objets qu'ils transportent, fassent l'objet d'une inspection-filtrage ou d'autres contrôles de sûreté appropriés, en fonction de l'évaluation des risques réalisée par les autorités nationales compétentes.

4.3 Mesures applicables aux aéronefs

4.3.1 Chaque État contractant veillera à ce qu'il soit procédé à un contrôle de sûreté au point d'origine des aéronefs effectuant des vols de transport commercial, ou qu'une fouille de sûreté soit réalisée. La décision d'effectuer soit un contrôle de sûreté soit une fouille sera fondée sur une évaluation des risques pour la sûreté effectuée par les autorités nationales concernées.

4.3.2 Chaque État contractant veillera à ce que des dispositions soient prises pour s'assurer que tout objet abandonné par des passagers débarquant de vols en transit fasse l'objet de mesures appropriées ou soit retiré de l'aéronef avant le départ s'il effectue un vol commercial.

4.3.3 Chaque État contractant exigera de ses exploitants de vols commerciaux qu'ils prennent des mesures appropriées pour empêcher les personnes non autorisées de pénétrer dans la cabine de l'équipage de conduite pendant le vol.

Note.— Des dispositions relatives à la sûreté de la cabine de l'équipage de conduite des aéronefs engagés dans le transport commercial international figurent dans l'Annexe 6, partie 1, chapitre 13, section 13.2.

4.3.4 Chaque État contractant veillera à ce qu'un aéronef faisant l'objet des mesures prévues au § 4.3.1 soit protégé contre une intervention non autorisée depuis le moment où la fouille ou le contrôle de l'aéronef a commencé jusqu'à son départ.

4.3.5 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant veille à ce que des contrôles de sûreté soient établis pour prévenir les actes d'intervention illicite contre les aéronefs lorsqu'ils ne se trouvent pas dans les zones de sûreté à accès réglementé.*

4.3.6 Chaque État contractant, selon l'évaluation des risques réalisée par les autorités nationales ou locales compétentes, veillera à ce que des mesures au sol ou des procédures d'exploitation soient établies afin d'atténuer les conséquences d'éventuelles attaques contre des aéronefs commises au moyen de systèmes antiaériens portables (MANPADS) et d'autres armes représentant une menace similaire pour les aéronefs aux aéroports ou à proximité des aéroports.

4.4 Mesures applicables aux passagers et à leurs bagages de cabine

4.4.1 Chaque État contractant adoptera des mesures pour que les passagers au départ de vols de transport aérien commercial et leurs bagages de cabine soient soumis à une inspection-filtrage avant l'embarquement dans un aéronef au départ d'une zone de sûreté à accès réglementé.

4.4.2 Chaque État contractant veillera à utiliser des méthodes d'inspection-filtrage appropriées capables de détecter la présence d'explosifs et d'engins explosifs transportés par des passagers sur leur personne ou dans des bagages de cabine. Lorsque ces méthodes ne sont pas continuellement appliquées, elles doivent être utilisées de manière imprévisible.

4.4.3 Chaque État contractant veillera à ce que les passagers de vols de transport aérien commercial en correspondance, ainsi que leurs bagages de cabine, soient soumis à une inspection-filtrage avant leur embarquement, à moins que cet État n'ait établi un processus de validation et qu'il n'applique en permanence, s'il y a lieu en collaboration avec l'autre État contractant, des procédures pour s'assurer que ces passagers et leurs bagages de cabine ont été inspectés-filtrés à un niveau approprié au point d'origine et qu'ils ont ensuite été protégés contre toute intervention non autorisée, depuis le poste d'inspection-filtrage à l'aéroport d'origine jusqu'au départ de l'aéronef à l'aéroport de correspondance.

4.4.4 Chaque État contractant veillera à ce que les passagers et leurs bagages de cabine qui ont été soumis à l'inspection-filtrage soient protégés contre toute intervention non autorisée, depuis le poste d'inspection-filtrage jusqu'à leur embarquement à bord de l'aéronef. S'il y a un mélange ou contact avec des personnes n'ayant pas subi une inspection-filtrage, les passagers concernés seront soumis à une nouvelle inspection-filtrage avant d'embarquer dans un aéronef.

4.4.5 Chaque État contractant établira des mesures pour les opérations de transit à l'aéroport afin de protéger les passagers en transit et leurs bagages de cabine contre toute intervention non autorisée et de protéger l'intégrité de la sûreté de l'aéroport de transit.

4.4.6 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant veille à ce que des pratiques soient établies aux aéroports et à bord des aéronefs pour faciliter l'identification et le traitement des activités suspectes qui peuvent présenter une menace pour l'aviation civile.*

4.5 Mesures applicables aux bagages de soute

4.5.1 Chaque État contractant adoptera des mesures pour que les bagages de soute d'origine locale soient soumis à l'inspection-filtrage avant d'être chargés à bord d'un aéronef effectuant un vol de transport commercial au départ d'une zone de sûreté à accès réglementé.

4.5.2 Chaque État contractant veillera à utiliser des méthodes d'inspection-filtrage appropriées capables de détecter la présence d'explosifs et d'engins explosifs dans les bagages de soute. La définition des normes appropriées d'inspection-filtrage dans le cadre de la présente section 4.5 incombe à l'autorité compétente.

4.5.3 Chaque État contractant veillera à ce que tous les bagages de soute qui doivent être transportés sur un vol commercial soient protégés contre toute intervention non autorisée depuis le poste d'inspection-filtrage ou, s'il précède celui-ci, depuis le point d'acceptation par le transporteur jusqu'au départ de l'aéronef sur lequel ils doivent être transportés. Si l'intégrité des bagages de soute est compromise, ceux-ci devront à nouveau être inspectés-filtrés avant d'être placés à bord d'un aéronef.

4.5.4 Chaque État contractant veillera à ce que les exploitants de transport aérien commercial ne transportent pas les bagages de personnes qui ne se trouvent pas à bord de l'aéronef, à moins que lesdits bagages soient identifiés comme non accompagnés et soumis à une inspection-filtrage appropriée.

4.5.5 Chaque État contractant veillera à ce que les bagages de soute en correspondance soient inspectés-filtrés avant d'être chargés à bord d'un aéronef effectuant des vols de transport commercial, à moins qu'il n'ait établi un processus de validation et qu'il n'applique en permanence, s'il y a lieu en collaboration avec l'autre État contractant, des procédures pour s'assurer que ces bagages de soute ont été inspectés-filtrés au point d'origine et ensuite protégés contre toute intervention non autorisée depuis l'aéroport d'origine jusqu'au départ de l'aéronef à l'aéroport de correspondance.

4.5.6 Chaque État contractant veillera à ce que les exploitants d'aéronefs de transport aérien commercial ne transportent que des articles enregistrés comme bagages de soute qui ont été chacun identifiés soit comme bagages accompagnés soit comme bagages non accompagnés, inspectés-filtrés selon les normes établies et acceptés au transport sur ce vol par le transporteur aérien. Un document devrait être établi indiquant que ces bagages répondent à ces critères et sont autorisés au transport sur ce vol.

4.6 Mesures applicables au fret, à la poste et aux autres marchandises

4.6.1 Chaque État contractant veillera à ce que des contrôles de sûreté appropriés, y compris une inspection-filtrage dans la mesure du possible, soient appliqués au fret et à la poste, avant qu'ils ne soient chargés à bord d'un aéronef effectuant des vols de transport commercial.

4.6.2 Chaque État contractant veillera à établir un processus de sûreté de la chaîne logistique qui inclut l'approbation d'agents habilités et/ou d'expéditeurs connus, si ces entités participent à l'exécution de l'inspection-filtrage ou d'autres contrôles de sûreté du fret et de la poste.

4.6.3 Chaque État contractant veillera à ce que le fret et la poste devant être transportés à bord d'un aéronef commercial soient protégés contre toute intervention non autorisée depuis le point où l'inspection-filtrage ou d'autres contrôles de sûreté sont effectués jusqu'au départ de l'aéronef.

4.6.4 Chaque État contractant veillera à ce que des mesures de sûreté renforcées soient appliquées au fret et à la poste à haut risque pour atténuer adéquatement les menaces qui y sont associées.

4.6.5 Chaque État contractant veillera à ce que les exploitants n'acceptent pas de fret ni de poste au transport à bord d'un aéronef effectuant des vols de transport commercial, à moins qu'un agent habilité, un expéditeur connu ou une entité approuvée par une autorité compétente ne confirme et n'atteste que des mesures d'inspection-filtrage ou d'autres contrôles de sûreté sont appliqués. Le fret et la poste pour lesquels un agent habilité, un expéditeur connu ou une entité approuvée par une autorité compétente ne peut confirmer ni attester qu'ils ont fait l'objet d'une inspection-filtrage doivent y être soumis.

4.6.6 Chaque État contractant veillera à ce que les articles de restauration, les provisions de bord et autres fournitures destinés à être transportés sur des vols commerciaux soient soumis à des contrôles de sûreté appropriés, pouvant inclure un processus de sûreté de la chaîne logistique ou une inspection-filtrage, et par la suite protégés jusqu'à ce qu'ils soient chargés à bord de l'aéronef.

4.6.7 Chaque État contractant veillera à ce que les marchandises et fournitures introduites dans des zones de sûreté à accès réglementé fassent l'objet de contrôles de sûreté appropriés, pouvant inclure un processus de sûreté de la chaîne logistique ou une inspection-filtrage.

4.6.8 Chaque État contractant veillera à ce que le fret et la poste pour lesquels il est confirmé et attesté qu'ils ont fait l'objet d'une inspection-filtrage ou des contrôles de sûreté recevront un statut de sûreté qui les accompagnera, sous forme imprimée ou électronique, tout au long de la chaîne logistique sécurisée.

4.6.9 Chaque État contractant veillera à ce que le fret et la poste en correspondance soient soumis à des contrôles de sûreté appropriés avant d'être chargés à bord d'un aéronef effectuant des vols de transport commercial au départ de son territoire.

4.6.10 Chaque État contractant veillera à ce que, lorsqu'a lieu une inspection-filtrage du fret ou de la poste, celle-ci soit effectuée selon une méthode ou des méthodes appropriées, en tenant compte de la nature de l'expédition.

4.6.11 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant définisse des mécanismes appropriés pour confirmer que le fret et la poste en correspondance qui entrent sur son territoire ont été soumis à des contrôles de sûreté appropriés.*

4.7 Mesures applicables à des catégories spéciales de passagers

4.7.1 Chaque État contractant élaborera à l'intention des transporteurs aériens des spécifications relatives au transport de passagers potentiellement perturbateurs qui sont obligés de voyager parce qu'ils ont fait l'objet de mesures judiciaires ou administratives.

4.7.2 Chaque État contractant veillera à ce que les exploitants assurant des liaisons au départ de son territoire incluent dans leurs programmes de sûreté des mesures et des procédures destinées à assurer la sécurité à bord de leur aéronef, lorsque celui-ci doit assurer le transport des passagers obligés de voyager parce qu'ils ont fait l'objet de mesures judiciaires ou administratives.

4.7.3 Chaque État contractant veillera à ce que les exploitants et le pilote commandant de bord soient informés lorsque des passagers sont obligés de voyager parce qu'ils font l'objet de mesures judiciaires ou administratives, afin que des contrôles de sûreté appropriés puissent être effectués.

4.7.4 Chaque État contractant veillera à ce que le port d'armes à bord des aéronefs par des agents chargés de l'application de la loi, ou par d'autres personnes habilitées, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, fasse l'objet d'une autorisation spéciale, conformément à la législation des États intéressés.

4.7.5 Chaque État contractant examinera les demandes faites par un autre État en vue d'autoriser le transport de personnel armé, y compris des agents de sûreté, à bord d'aéronefs des exploitants de l'État demandeur. Ce transport ne sera autorisé qu'après accord de tous les États intéressés.

4.7.6 Chaque État contractant veillera à ce que le transport d'armes dans d'autres cas ne soit autorisé que lorsqu'une personne habilitée et dûment qualifiée a déterminé qu'elles ne sont pas chargées, le cas échéant, et sous réserve qu'elles soient placées à un endroit inaccessible à quiconque pendant la durée du vol.

4.7.7 Chaque État contractant qui décide de déployer des agents de sûreté à bord veillera à ce que ceux-ci soient des agents gouvernementaux qui sont spécialement sélectionnés et formés, en tenant compte des aspects de sécurité et de sûreté à bord d'un aéronef, et qu'ils soient déployés en fonction de l'évaluation des risques pour la sûreté de l'aviation civile faite par l'autorité concernée. Le déploiement de ces agents sera coordonné avec les États concernés et gardé strictement confidentiel.

4.7.8 Chaque État contractant veillera à ce que le pilote commandant de bord soit informé du nombre de personnes armées et de l'emplacement de leur siège.

4.8 Mesures applicables au côté ville

4.8.1 Chaque État contractant veillera à ce que les zones côté ville soient identifiées.

4.8.2 Chaque État contractant veillera à ce que des mesures de sûreté soient établies dans les zones côté ville pour réduire le risque et éviter d'éventuels actes d'intervention illicite, en fonction des évaluations des risques réalisées par les autorités ou entités compétentes.

4.8.3 Chaque État contractant assurera une coordination des mesures de sûreté côté ville en conformité avec les normes figurant aux § 3.1.7, 3.2.2 et 3.2.3 entre les services, agences et organismes compétents de l'État et les autres entités, et définira les responsabilités appropriées en matière de sûreté côté ville dans son programme national de sûreté de l'aviation civile.

4.9 Mesures liées aux cybermenaces

4.9.1 Chaque État contractant veillera à ce que les exploitants ou les entités définis dans le programme national de sûreté de l'aviation civile ou d'autres documents nationaux applicables déterminent leurs systèmes et données informatiques et de communication critiques utilisés aux fins de l'aviation civile et, conformément à une évaluation des risques, élaborera et mettra en œuvre, selon qu'il convient, des mesures pour les protéger des interventions illicites.

4.9.2 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant veille à ce que les mesures mises en œuvre protègent comme il se doit la confidentialité, l'intégrité et la disponibilité des systèmes et/ou des données critiques déterminées. Ces mesures devraient comprendre, entre autres, la sûreté intégrée, la sûreté de la chaîne logistique, la séparation des réseaux et la protection et/ou la limitation de toute capacité de contrôle d'accès à distance, selon qu'il convient, et tenir compte de l'évaluation des risques effectuée par les autorités nationales compétentes de l'État.*

CHAPITRE 5. GESTION DE LA RIPOSTE AUX ACTES D'INTERVENTION ILLICITE

5.1 Prévention

5.1.1 Lorsqu'il existe des informations fiables indiquant qu'un aéronef pourrait faire l'objet d'un acte d'intervention illicite, chaque État contractant établira des mesures pour protéger l'aéronef s'il est encore au sol, et, s'il a déjà décollé, pour annoncer son arrivée, aussi longtemps à l'avance que possible, aux autorités aéroportuaires concernées et aux services de la circulation aérienne des États concernés.

5.1.2 Lorsqu'il existe des informations fiables indiquant qu'un aéronef pourrait faire l'objet d'un acte d'intervention illicite, chaque État contractant veillera à ce que l'aéronef soit fouillé afin de déceler les armes, les explosifs ou autres engins, articles ou substances dangereux qui pourraient y être dissimulés. L'exploitant d'aéronef concerné sera informé au préalable de la fouille.

5.1.3 Chaque État contractant veillera à ce que des dispositions soient prises aux aéroports pour examiner, neutraliser et/ou, enlever, si besoin, tout dispositif soupçonné d'être dangereux, ou tout autre objet considéré comme potentiellement dangereux.

5.1.4 Chaque État contractant veillera à ce que des plans d'urgence soient mis au point et à ce que des moyens soient rendus disponibles pour protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite. Les plans d'urgence seront testés sur une base régulière.

5.1.5 Chaque État contractant veillera à assurer la disponibilité sur ses aéroports servant à l'aviation civile de personnels agréés et formés adéquatement, pouvant être déployés pour intervenir dans les cas, soupçonnés ou réels, d'intervention illicite contre l'aviation civile.

5.1.6 Chaque État contractant veillera à ce que son programme national de sûreté de l'aviation civile définisse les processus permettant à toute entité responsable de sa mise en œuvre de communiquer aux autorités compétentes, de manière pratique et opportune, des informations ayant trait aux incidents mettant en jeu des actes d'intervention illicite ainsi que leur préparation, selon qu'il convient, compte tenu du § 2.1.4.

5.2 Riposte

5.2.1 Chaque État contractant prendra des mesures appropriées destinées à assurer la sécurité des passagers et de l'équipage d'un aéronef qui est l'objet d'un acte d'intervention illicite, alors qu'il est au sol sur le territoire de l'État contractant, jusqu'à ce qu'ils puissent poursuivre leur voyage.

5.2.2 Chaque État contractant qui a la responsabilité d'assurer des services de la circulation aérienne à un aéronef qui fait l'objet d'un acte d'intervention illicite recueillera tous les renseignements qui se rapportent au vol de cet aéronef et les transmettra à tous les autres États responsables des organismes des services de la circulation aérienne intéressés par le vol, y compris ceux de l'aéroport de destination connue ou présumée, de manière que les mesures de protection appropriées puissent être prises en temps utile, en route et à la destination connue, probable ou possible de l'aéronef.

5.2.3 Chaque État contractant prêtera assistance à un aéronef qui fait l'objet d'un acte de capture illicite, et lui fournira notamment les aides à la navigation, les services de la circulation aérienne et l'autorisation d'atterrir, en fonction des circonstances.

5.2.4 Chaque État contractant prendra les mesures qu'il jugera réalisables pour faire en sorte qu'un aéronef faisant l'objet d'un acte de capture illicite et ayant atterri sur son territoire soit retenu au sol, à moins que l'obligation primordiale de protéger la vie humaine n'exige de le laisser partir. Toutefois, ces États devront prendre en compte les risques importants liés à la poursuite du vol. Les États prendront également en compte l'importance des consultations, toutes les fois qu'elles sont possibles, entre l'État sur le territoire duquel l'aéronef a atterri et l'État de l'exploitant de cet aéronef, comme la notification à adresser par l'État dans lequel a atterri l'aéronef aux États de destination supposée ou déclarée.

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

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

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

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

5.3 Échange de renseignements et comptes rendus

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

5.3.2 Chaque État contractant concerné par un acte d'intervention illicite exigera de son autorité compétente qu'elle réévalue les contrôles et procédures de sûreté et qu'elle prenne en temps opportun les mesures nécessaires pour éliminer les faiblesses afin d'éviter que de tels incidents ne se reproduisent.

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

SUPPLÉMENT À L'ANNEXE 17

Note.— *Le présent supplément fournit une liste de références à titre d'information, mise à jour au 18 juillet 2022.*

EXTRAITS DE L'ANNEXE 2 — RÈGLES DE L'AIR

CHAPITRE 3. RÈGLES GÉNÉRALES

.....

3.7 Intervention illicite

3.7.1 Un aéronef qui est l'objet d'une intervention illicite s'efforcera d'en aviser l'organisme ATS intéressé en lui indiquant toutes circonstances importantes associées à cette intervention et tout écart par rapport au plan de vol en vigueur qu'exigeraient les circonstances afin de permettre à cet organisme ATS de lui accorder la priorité et de réduire le plus possible toute incompatibilité avec la circulation des autres aéronefs.

Note 1.— *L'Annexe 11 indique la responsabilité des organismes ATS en cas d'intervention illicite.*

Note 2.— *Des éléments indicatifs destinés aux aéronefs qui sont l'objet d'une intervention illicite et qui ne sont pas en mesure d'en aviser un organisme ATS figurent dans le Supplément B de la présente Annexe.*

Note 3.— *Les mesures que doivent prendre les aéronefs dotés d'un équipement SSR, ADS-B ou ADS-C lorsqu'ils sont l'objet d'une intervention illicite figurent dans l'Annexe 11, dans les PANS-ATM (Doc 4444) et dans les PANS-OPS (Doc 8168).*

Note 4.— *Les mesures que doivent prendre les aéronefs équipés pour les CPDLC lorsqu'ils sont l'objet d'une intervention illicite figurent dans l'Annexe 11 et dans les PANS-ATM (Doc 4444). Le Manuel des applications de la liaison de données aux services de la circulation aérienne (ATS) (Doc 9694) contient des éléments indicatifs à ce sujet.*

3.7.2 Le pilote commandant de bord d'un aéronef qui est l'objet d'une intervention illicite cherchera à atterrir dès que possible à l'aérodrome approprié le plus proche ou à l'aérodrome désigné par l'autorité compétente, sauf si la situation à bord l'en empêche.

Note 1.— *Les obligations des administrations nationales à l'égard des aéronefs au sol qui sont l'objet d'une intervention illicite figurent à l'Annexe 17, Chapitre 5, § 5.2.4.*

Note 2.— *Voir le § 2.4 pour ce qui est de l'autorité du pilote commandant de bord d'un aéronef.*

.....

SUPPLÉMENT B. INTERVENTION ILLICITE**1. Généralités**

Les procédures ci-après constituent des éléments indicatifs destinés aux aéronefs qui sont l'objet d'une intervention illicite et qui ne sont pas en mesure d'en aviser un organisme ATS.

2. Procédures

2.1 Si le pilote commandant de bord ne peut se rendre à un aéroport comme l'indiquent les règles énoncées au Chapitre 3, § 3.7.2, il devrait essayer de poursuivre le vol sur la route et au niveau de vol qui lui ont été assignés, au moins jusqu'à ce qu'il soit en mesure d'en aviser un organisme ATS, jusqu'à ce qu'il soit à portée d'un radar ou d'une station ADS-B.

2.2 Lorsqu'un aéronef qui est l'objet d'un acte d'intervention illicite doit s'écarter de la route ou du niveau de croisière qui lui ont été assignés sans pouvoir établir de contact radiotéléphonique avec les services de la circulation aérienne, le pilote commandant de bord devrait, chaque fois que cela est possible :

- a) essayer de diffuser des avertissements sur le canal VHF en service ou la fréquence VHF d'urgence et sur d'autres canaux appropriés, sauf si la situation à bord l'en empêche. Il faudrait aussi utiliser d'autres équipements comme les transpondeurs de bord et les liaisons de données, lorsqu'il est utile de le faire et lorsque les circonstances le permettent ;
- b) poursuivre le vol conformément aux procédures spéciales pour les événements imprévus en vol, lorsque de telles procédures ont été établies et promulguées dans les *Procédures complémentaires régionales* (Doc 7030) ; ou
- c) si aucune procédure régionale applicable n'a été établie, poursuivre le vol à un niveau qui, par rapport aux niveaux de croisière normalement utilisés pour le vol IFR, diffère :
 - 1) de 150 m (500 ft), s'il se trouve dans une région où un minimum de séparation verticale de 300 m (1 000 ft) est appliqué ;
 - 2) de 300 m (1 000 ft), s'il se trouve dans une région où un minimum de séparation verticale de 600 m (2 000 ft) est appliqué.

Note.— Les mesures à prendre par un aéronef qui est intercepté pendant qu'il est l'objet d'un acte d'intervention illicite sont prescrites au § 3.8 de la présente Annexe.

EXTRAITS DE L'ANNEXE 6 — EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS PARTIE 1 — AVIATION DE TRANSPORT COMMERCIAL INTERNATIONAL — AVIONS
--

CHAPITRE 13. SÛRETÉ^{††}**13.1 Vols commerciaux intérieurs**

Recommandation.— *Il est recommandé que tous les États contractants appliquent aussi aux vols commerciaux (services aériens) intérieurs les normes et pratiques recommandées internationales figurant dans le présent chapitre.*

^{††} Au sens du présent chapitre, le mot « sûreté » désigne la prévention d'actes illicites dirigés contre l'aviation civile.

13.2 Sécurité du poste de pilotage

13.2.1 Dans tous les avions dont le poste de pilotage est doté d'une porte, cette porte sera verrouillable, et un moyen sera prévu pour permettre à l'équipage de cabine d'informer discrètement l'équipage de conduite en cas d'activité suspecte ou d'atteinte à la sûreté dans la cabine.

13.2.2 Le poste de pilotage de tous les avions de transport de passagers :

- a) dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 54 500 kg ; ou
- b) dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 45 500 kg et dont le nombre de sièges passagers est supérieur à 19 ; ou
- c) dont le nombre de sièges passagers est supérieur à 60

sera doté d'une porte approuvée conçue pour résister à la pénétration de projectiles d'armes légères et d'éclats de grenade ainsi qu'à l'intrusion par la force de personnes non autorisées. Cette porte pourra être verrouillée et déverrouillée de l'une ou l'autre des positions de conduite.

13.2.3 Dans tous les avions dont le poste de pilotage est doté d'une porte conforme aux dispositions du § 13.2.2 :

- a) cette porte sera fermée et verrouillée à partir du moment où toutes les portes extérieures de l'avion sont fermées une fois l'embarquement terminé jusqu'au moment où l'une quelconque de ces portes est ouverte pour le débarquement, sauf pour laisser entrer ou sortir des personnes autorisées ;
- b) un moyen sera prévu qui permet de voir, de l'une ou l'autre des positions de conduite, la totalité de la zone jouxtant la porte, à l'extérieur du poste de pilotage, pour identifier les personnes demandant d'y entrer et déceler les comportements suspects ou les menaces potentielles.

13.2.4 **Recommandation.**— *Il est recommandé que le poste de pilotage de tous les avions de transport de passagers soit doté, là où c'est possible, d'une porte approuvée conçue pour résister à la pénétration de projectiles d'armes légères et d'éclats de grenade ainsi qu'à l'intrusion par la force de personnes non autorisées. Cette porte devrait pouvoir être verrouillée et déverrouillée de l'une ou l'autre des positions de conduite.*

13.2.5 **Recommandation.**— *Il est recommandé que, dans tous les avions dont le poste de pilotage est doté d'une porte conforme aux dispositions du § 13.2.4 :*

- a) *cette porte soit fermée et verrouillée à partir du moment où toutes les portes extérieures de l'avion sont fermées une fois l'embarquement terminé jusqu'au moment où l'une quelconque de ces portes est ouverte pour le débarquement, sauf pour laisser entrer ou sortir des personnes autorisées ;*
- b) *un moyen soit prévu qui permet de voir, de l'une ou l'autre des positions de conduite, la totalité de la zone jouxtant la porte, à l'extérieur du poste de pilotage, pour identifier les personnes demandant d'y entrer et déceler les comportements suspects ou les menaces potentielles.*

13.3 Liste type des opérations de fouille de l'avion

L'exploitant veillera à ce qu'il y ait à bord une liste type des opérations à effectuer pour la recherche d'une bombe en cas de menace de sabotage et pour l'inspection de l'avion à la recherche d'armes, d'explosifs ou d'autres engins dangereux qui pourraient y être dissimulés, lorsqu'il y a des raisons fondées de croire que l'avion fait l'objet d'un acte d'intervention illicite. Cette liste sera fondée sur des éléments indicatifs concernant la bonne marche à suivre en cas de découverte d'une bombe ou

d'un objet suspect et sur les renseignements concernant l'emplacement de moindre risque pour une bombe dans l'avion en question.

13.4 Programmes de formation

13.4.1 L'exploitant instituera et appliquera un programme approuvé de formation à la sûreté, qui garantira que les membres d'équipage réagissent de la manière la mieux appropriée pour réduire le plus possible les conséquences d'actes d'intervention illicite. Ce programme comprendra, au minimum, les éléments suivants :

- a) détermination de la gravité de tout événement ;
- b) communication et coordination entre les membres d'équipage ;
- c) réactions appropriées de légitime défense ;
- d) utilisation des équipements de protection non létaux fournis aux membres d'équipage et dont l'emploi est autorisé par l'État de l'exploitant ;
- e) compréhension du comportement des terroristes, pour aider les membres d'équipage à faire face à la façon d'agir des pirates et aux réactions des passagers ;
- f) exercices situationnels réels portant sur diverses conditions de menace ;
- g) procédures à appliquer dans le poste de pilotage pour protéger l'avion ;
- h) opérations de fouille de l'avion et éléments sur les emplacements de moindre risque pour une bombe.

13.4.2 L'exploitant instituera et appliquera aussi un programme de formation afin d'enseigner aux employés voulus des mesures et des techniques de dépistage applicables aux passagers, aux bagages, au fret, à la poste, aux équipements et aux provisions de bord destinés à un transport par avion pour qu'ils puissent contribuer à la prévention des actes de sabotage et autres formes d'intervention illicite.

13.5 Rapport sur les actes d'intervention illicite

Après un acte d'intervention illicite, le pilote commandant de bord présentera sans délai un rapport sur cet acte à l'autorité locale désignée.

13.6 Questions diverses

13.6.1 **Recommandation.**— *Il est recommandé que des moyens spécialisés d'atténuer et de diriger le souffle soient prévus à l'emplacement de moindre risque pour une bombe.*

13.6.2 **Recommandation.**— *Il est recommandé que, lorsqu'un exploitant accepte le transport d'armes qui ont été retirées à des passagers, il soit prévu à bord de l'avion le moyen de placer ces armes en un endroit inaccessible à quiconque pendant la durée du vol.*

EXTRAITS DE L'ANNEXE 8 — NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS**PARTIE III. AVIONS LOURDS****PARTIE IIIA. AVIONS DE PLUS DE 5 700 KG POUR LESQUELS LA DEMANDE DE CERTIFICATION A ÉTÉ SOUMISE LE OU APRÈS LE 13 JUIN 1960 MAIS AVANT LE 2 MARS 2004**

.....

CHAPITRE 11. SÛRETÉ

.....

11.2 Emplacement de moindre risque pour une bombe

Dans le cas des avions dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 45 500 kg ou dont le nombre de sièges passagers est supérieur à 60 et pour lesquels la demande de certification a été soumise le 12 mars 2000 ou après, lors de la conception de l'avion, on étudiera l'aménagement d'un emplacement de moindre risque pour une bombe, de façon à atténuer les effets sur l'avion et ses occupants.

11.3 Protection du poste de pilotage

Recommandation.— *Pour tous les avions dont le poste de pilotage doit être doté d'une porte approuvée, en vertu de l'Annexe 6, partie 1, chapitre 13, et pour lesquels une demande d'amendement du certificat de type visant à prendre en compte une conception de type dérivée est soumise à l'autorité nationale compétente, il est recommandé d'envisager de renforcer la cloison, le plancher et le plafond du poste de pilotage, s'ils sont accessibles aux passagers et à l'équipage de cabine pendant le vol, pour qu'ils résistent à la pénétration de projectiles d'armes légères et d'éclats de grenade ainsi qu'à l'intrusion par la force.*

Note.— *Les normes et les pratiques recommandées relatives aux besoins en ce qui concerne la porte du poste de pilotage des avions commerciaux de transport de passagers figurent dans l'Annexe 6, partie 1, chapitre 13.*

11.4 Conception de l'intérieur

Dans le cas des avions dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 45 500 kg ou dont le nombre de sièges passagers est supérieur à 60 et pour lesquels la demande de certification a été soumise le 12 mars 2000 ou après, on étudiera des caractéristiques de conception qui empêcheront la dissimulation facile d'armes, d'explosifs ou d'autres objets dangereux à bord des avions et qui faciliteront les procédures de recherche de ces objets.

.....

PARTIE IIIB. AVIONS DE PLUS DE 5 700 KG POUR LESQUELS LA DEMANDE DE CERTIFICATION A ÉTÉ SOUMISE LE OU APRÈS LE 2 MARS 2004

.....

CHAPITRE 10. SÛRETÉ

.....

10.2 Emplacement de moindre risque pour une bombe

Dans le cas des avions dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 45 500 kg ou dont le nombre de sièges passagers est supérieur à 60, lors de la conception de l'avion, on étudiera l'aménagement d'un emplacement de moindre risque pour une bombe, de façon à atténuer les effets sur l'avion et ses occupants.

10.3 Protection du poste de pilotage

10.3.1 Dans tous les avions dont le poste de pilotage doit être doté d'une porte approuvée, en vertu des dispositions de l'Annexe 6, partie 1, chapitre 13, et pour lesquels une demande de certificat de type est soumise pour la première fois à l'autorité nationale compétente le 20 mai 2006 ou après, la cloison, le plancher et le plafond du poste de pilotage, s'ils sont accessibles aux passagers et à l'équipage de cabine pendant le vol, seront conçus pour résister à la pénétration de projectiles d'armes légères et d'éclats de grenade ainsi qu'à l'intrusion par la force.

10.3.2 **Recommandation.**— *Pour tous les avions dont le poste de pilotage doit être doté d'une porte approuvée, en vertu des dispositions de l'Annexe 6, partie 1, chapitre 13, et pour lesquels une demande d'amendement du certificat de type visant à prendre en compte une conception de type dérivée est soumise à l'autorité nationale compétente le 20 mai 2006 ou après, il est recommandé d'envisager de renforcer la cloison, le plancher et le plafond du poste de pilotage, s'ils sont accessibles aux passagers et à l'équipage de cabine pendant le vol, pour qu'ils résistent à la pénétration de projectiles d'armes légères et d'éclats de grenade ainsi qu'à l'intrusion par la force.*

Note.— *Les normes et les pratiques recommandées relatives aux besoins en ce qui concerne la porte du poste de pilotage des avions commerciaux de transport de passagers figurent dans l'Annexe 6, partie 1, chapitre 13.*

10.4 Conception de l'intérieur

Dans le cas des avions dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 45 500 kg ou dont le nombre de sièges passagers est supérieur à 60, on étudiera des caractéristiques de conception qui empêcheront la dissimulation facile d'armes, d'explosifs ou d'autres objets dangereux à bord des avions et qui faciliteront les procédures de recherche de ces objets.

EXTRAITS DE L'ANNEXE 9 — FACILITATION

CHAPITRE 2. ENTRÉE ET SORTIE DES AÉRONEFS

A. Généralités

.....

2.2 Dans l'élaboration des procédures visant à l'efficacité du congé des aéronefs à l'entrée ou à la sortie, les États contractants tiendront compte si nécessaire de l'application de mesures de sûreté de l'aviation et de contrôle des stupéfiants.

.....

CHAPITRE 3. ENTRÉE ET SORTIE DES PERSONNES ET DE LEURS BAGAGES

A. Généralités

.....

3.2 Les États contractants établiront des procédures visant à assurer l'application efficace des mesures de contrôle frontalier aux passagers et aux membres d'équipage, en tenant compte, selon le cas, de l'application des mesures de sûreté de l'aviation, de protection de l'intégrité des frontières, de contrôle des stupéfiants et de contrôle d'immigration.

.....

3.4 Les États contractants ne prolongeront pas la période de validité de leurs documents de voyage lisibles à la machine.

Note.— *Les spécifications relatives aux documents de voyage lisibles à la machine (Doc 9303) n'autorisent pas la modification de la date d'expiration et des autres données figurant dans la zone de lecture automatique.*

.....

C. Sécurité des documents de voyage

3.7 Les États contractants actualiseront régulièrement les caractéristiques de sécurité des nouvelles versions de leurs documents de voyage, pour se prémunir contre leur usage indu et pour faciliter la détection de cas dans lesquels de tels documents ont été illicitement modifiés, reproduits ou délivrés.

3.8 Les États contractants établiront des contrôles pour se prémunir contre le vol de leurs documents de voyage vierges et le détournement de documents de voyage nouvellement délivrés.

3.8.1 Les États contractants établiront des contrôles appropriés sur l'ensemble des processus de demande, d'octroi et de délivrance des documents de voyage pour garantir un niveau élevé d'intégrité et de sûreté.

3.9 Lorsqu'un État contractant délivre un document de voyage électronique lisible à la machine (DVLM-e), il le fera en se conformant aux spécifications du Doc 9303 — *Documents de voyage lisibles à la machine*.

Note.— *Les spécifications pour DVLM-e se trouvent dans les parties 9, 10, 11 et 12 du Doc 9303.*

3.9.1 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants qui émettent ou ont l'intention d'émettre des DVLM électroniques adhèrent au Répertoire de clés publiques (RCP) de l'OACI.*

3.9.2 Les États contractants qui participent au RCP OACI y téléchargeront les données de clés publiques nécessaires à l'authentification de tous les passeports électroniques qu'ils délivrent.

Note.— *La fourniture des certificats de l'Autorité de certification signataire nationale (CACS) de clés publiques de l'État contractant au moment de la première utilisation est considérée comme le niveau minimum requis de données à fournir pour se conformer à la présente norme. Le téléchargement de listes de révocation de certificats (CRL) est fortement recommandé.*

3.9.3 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants qui appliquent des mesures de vérification des DVLM électroniques aux points de contrôle frontalier adhèrent au RCP de l'OACI et utilisent les informations qu'il contient pour valider les DVLM électroniques à ces points de contrôle.*

3.10 Les États contractants fourniront sans délai à INTERPOL des informations exactes relatives aux documents de voyage volés, perdus ou révoqués émis par leur pays, aux fins d'inclusion dans la base de données sur les documents de voyage volés ou perdus (SLTD).

3.10.1 **Pratique recommandée** — *Dans la mesure du possible, il est recommandé qu'aux points de contrôle frontalier des entrées et des départs, les États contractants vérifient les documents de voyage des personnes effectuant des voyages internationaux en les comparant aux informations de la base de données d'INTERPOL sur les documents de voyage volés ou perdus (SLTD).*

.....

H. Inspection des documents de voyage

3.31 Les États contractants aideront les exploitants d'aéronefs à évaluer les documents de voyage présentés par les passagers afin d'empêcher la fraude et les abus.

3.32 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants envisagent de prendre des dispositions avec d'autres États contractants pour permettre le détachement de personnel de liaison aux aéroports afin d'aider les exploitants d'aéronefs à établir la validité et l'authenticité des documents de voyage des personnes à l'embarquement.*

3.33 Les exploitants d'aéronefs prendront les précautions nécessaires au point d'embarquement pour s'assurer que les personnes sont en possession des documents prescrits par les États de transit et de destination aux fins du contrôle, décrit au présent chapitre.

3.33.1 Les pouvoirs publics de chaque État contractant saisiront les documents de voyage frauduleux, falsifiés ou faux. Les pouvoirs publics saisiront aussi le document de voyage d'une personne non admissible qui se fait passer pour le titulaire légitime du document de voyage. Ces documents seront retirés de la circulation immédiatement et renvoyés aux autorités compétentes de l'État émetteur ou à la mission diplomatique résidente de cet État, sauf dans les cas où les pouvoirs publics conservent ces documents à des fins d'application de la loi. Les autorités compétentes de l'État émetteur ou la mission diplomatique de cet État seront notifiées lorsque les pouvoirs publics conservent les documents de voyage qu'ils ont saisis.

3.33.2 Les États contractants n'exigeront pas des exploitants d'aéronefs qu'ils saisissent les documents visés dans la norme figurant au § 3.33.1.

3.33.3 Les États contractants n'exigeront pas d'un exploitant d'aéronefs qu'il transporte un passager depuis un point de départ ou de transit jusqu'à la destination finale prévue si l'État a établi que le document de voyage présenté par ce passager est frauduleux, falsifié ou faux, ou que le passager n'est pas le titulaire légitime du document.

Note.— *Aucune partie de cette disposition ne doit être interprétée d'une manière qui empêche le renvoi de passagers non admissibles dont le ou les documents de voyage sont frauduleux, falsifiés ou faux ou ont été délivrés à d'autres personnes et ont été saisis par l'État contractant en application de la norme figurant au § 3.33.1, et qui voyagent sous couvert d'une lettre explicative délivrée conformément aux dispositions du § 5.7.*

3.33.4 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que chaque État contractant envisage d'instaurer des systèmes de contrôle frontalier automatisé (CFA) pour faciliter et accélérer le contrôle des personnes qui entrent ou qui sortent par voie aérienne.*

3.33.5 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que, conformément aux § 3.9.2 et 3.10.1, les États contractants qui utilisent des systèmes CFA se servent des informations qui figurent dans le RCP pour valider les DVLM électroniques, établissent des correspondances biométriques pour confirmer que le passager est le titulaire légitime du document, et consultent la base de données d'Interpol sur les documents de voyage volés et perdus (SLTD) ainsi que d'autres dossiers de contrôle frontalier afin de déterminer l'admissibilité à franchir la frontière.*

3.33.6 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants qui utilisent des systèmes CFA veillent à ce que les portes d'embarquement soient dotées d'un personnel suffisant lorsqu'elles sont en service afin d'assurer la fluidité de la circulation des passagers et de répondre rapidement aux problèmes de sécurité et d'intégrité en cas d'anomalie de fonctionnement d'un système.*

.....

M. Identification et entrée des membres d'équipage et autre personnel de l'exploitant d'aéronefs

.....

3.62 Si les États contractants délivrent des certificats aux membres d'équipage, ces certificats seront émis uniquement sous forme de cartes lisibles à la machine conformément aux spécifications du Doc 9303, partie 5.

.....

3.64 Les CMC et les cartes d'identité de membres d'équipage ne seront délivrés qu'après la vérification des antécédents par l'autorité publique compétente ou par un tiers en son nom. Par ailleurs, l'émission de CMC et de cartes d'identité de membres d'équipage fera l'objet de mesures de contrôle adéquates, telles que la certification de l'emploi d'un candidat avant la délivrance, le contrôle des stocks de cartes vierges et les critères de responsabilité pour le personnel chargé de la délivrance.

.....

CHAPITRE 4. ENTRÉE ET SORTIE DES MARCHANDISES ET AUTRES ARTICLES

A. Généralités

.....

4.6 Les États contractants n'exigeront pas normalement la vérification matérielle des marchandises à importer ou à exporter et utiliseront la gestion des risques pour déterminer les marchandises qui doivent être vérifiées et la portée de cette vérification.

4.7 Dans la mesure du possible, pour plus d'efficacité, des techniques modernes de filtrage ou de vérification seront utilisées pour faciliter la vérification matérielle des marchandises à l'importation ou à l'exportation.

.....

CHAPITRE 5. PERSONNES NON ADMISSIBLES ET PERSONNES EXPULSÉES

.....

B. Personnes non admissibles

.....

5.8 Les États contractants qui ont des raisons de croire qu'une personne non admissible pourrait offrir une résistance à son refoulement en informeront l'exploitant d'aéronefs concerné dès que possible avant le départ prévu, afin qu'il puisse prendre des précautions pour assurer la sûreté du vol.

.....

C. Personnes expulsées

.....

5.19 Lorsqu'ils prennent des dispositions avec un exploitant d'aéronefs en vue d'une expulsion, les États contractants mettront à sa disposition les renseignements ci-dessous dès que possible, mais au plus tard 24 heures avant l'heure prévue de départ du vol :

- a) une copie de l'ordre d'expulsion, si la législation de l'État contractant le prévoit ;
- b) l'évaluation du risque par l'État déterminant si la personne peut être refoulée avec ou sans agent d'escorte par des services aériens commerciaux, compte tenu notamment de l'aptitude médicale, mentale et physique au transport, de la volonté ou du refus de voyager, du comportement et de tout antécédent de violence de cette personne, et/ou tout autre renseignement pertinent qui aiderait l'exploitant d'aéronefs à évaluer le risque pour la sûreté du vol ;
- c) les noms et nationalités de tous agents d'escorte.

Note.— Afin d'assurer la coordination des normes de facilitation et de sûreté, il convient d'accorder une attention particulière aux dispositions applicables de l'Annexe 17, chapitre 4.

5.19.1 L'exploitant d'aéronefs et/ou le pilote commandant de bord auront l'option de refuser de transporter une personne expulsée sur un vol particulier s'il y a des inquiétudes raisonnables concernant la sécurité et la sûreté du vol.

Note.— Voir le Manuel de sûreté de l'aviation (Doc 8973 — Diffusion restreinte) de l'OACI, § 12.2.1.3 et 12.2.1.6.

.....

CHAPITRE 6. AÉROPORTS INTERNATIONAUX — INSTALLATIONS ET SERVICES INTÉRESSANT LE TRAFIC

.....

A. Généralités

6.1.4 Chaque État contractant, en consultation avec les exploitants d'aéroports, veillera à ce que les installations et services fournis aux aéroports internationaux soient, dans la mesure du possible, susceptibles d'être transformés et élargis pour répondre à la croissance du trafic, à un renforcement des prescriptions en matière de sûreté découlant d'une intensification des menaces ou à d'autres changements à l'appui de mesures appropriées visant à préserver l'intégrité des frontières.

Note.— En ce qui concerne les prescriptions en matière de sûreté de l'aviation, prière de se reporter à la disposition pertinente de l'Annexe 17, chapitre 2, § 2.3*.

.....

* Cette disposition se lit comme suit :

Recommandation.— Il est recommandé que chaque État contractant prenne des dispositions, toutes les fois que cela sera possible, pour que les contrôles et procédures de sûreté entraînent le moins possible de perturbations ou de retards dans les activités de l'aviation civile, à condition que ne soit pas compromise l'efficacité de ces contrôles et procédures.

B. Dispositions relatives à l'acheminement du trafic aux aéroports

.....

III. Passagers, équipages et bagages au départ

.....

6.16 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que chaque État contractant permette aux exploitants d'aéroports et aux exploitants d'aéronefs de mettre en place des installations d'enregistrement hors aéroport, pour autant que toutes les mesures de sûreté et autres formalités de contrôle nécessaires soient observées.*

6.17 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que chaque État contractant veille à ce que les exploitants d'aéroports et le personnel de sûreté et/ou de contrôle frontalier de l'État utilisent des techniques modernes de filtrage et de vérification pour les examens des passagers et de leurs bagages, afin de faciliter le départ des aéronefs.*

Note.— *Toute fouille personnelle requise devrait s'effectuer en privé, dans le respect de l'intimité du passager. Des cabines privées sont préférables, mais des paravents mobiles peuvent aussi être utilisés. Les fouilles personnelles doivent être menées par un agent du même sexe que le passager.*

.....

E. Passagers indisciplinés

6.45 Afin de dissuader et de prévenir les comportements indisciplinés, chaque État contractant encouragera la sensibilisation des passagers à l'inadmissibilité et aux conséquences juridiques possibles d'un comportement indiscipliné ou perturbateur à l'intérieur des installations aéronautiques et à bord des aéronefs.

6.46 Chaque État contractant prendra des mesures pour garantir que les membres intéressés de son personnel reçoivent une formation à la détection et à la gestion des situations concernant des passagers indisciplinés.

Note.— *On trouvera des éléments indicatifs sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés et perturbateurs dans le Manuel sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés ou perturbateurs (Doc 10117).*

.....

CHAPITRE 9. SYSTÈMES D'ÉCHANGE DE DONNÉES SUR LES PASSAGERS

A. Généralités

9.1 Les États contractants exigeant des exploitants d'aéronefs l'échange des renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV), des RPCV interactifs (RPCVi) et/ou des dossiers passagers (PNR) mettront en place un système de guichet unique pour les données passagers pour chaque catégorie de données, ou pour les deux catégories de données combinées, permettant aux parties concernées de communiquer des informations normalisées par un point d'entrée commun en vue de la transmission des données, de manière à satisfaire à toutes les obligations relatives aux données des passagers et de l'équipage dans les limites de leur juridiction.

9.1.1 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants exigeant des exploitants d'aéronefs l'échange des données sur les passagers et l'équipage envisagent de mettre en place un système de guichet unique pour les deux catégories de données combinées.*

9.2 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants et les exploitants d'aéronefs assurent 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, le niveau approprié d'appui opérationnel et technique pour l'analyse de toute panne ou défaillance de système et les mesures d'intervention visant à rétablir le fonctionnement normal dès que possible.*

9.3 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants et les exploitants d'aéronefs établissent et mettent en œuvre des procédures appropriées de notification et de remise en service à la fois pour l'entretien programmé des systèmes d'information et en cas de panne ou de défaillance de ces systèmes.*

9.4 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants et les exploitants d'aéronefs assurent un niveau d'assistance approprié (dans la mesure du possible, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7).*

9.5 Les États contractants n'exigeront pas des exploitants d'aéronefs qu'ils fournissent des éléments de données non standard dans leurs dispositions relatives aux RPCV, aux RPCVi et/ou aux PNR.

9.6 S'ils envisagent d'exiger des éléments qui s'écartent de la norme, les États contractants présenteront une demande au Comité de contact OMD/IATA/OACI parallèlement au processus de demande de maintenance de données de l'OMD, dans le cadre d'un processus d'examen et d'approbation visant l'inclusion des éléments de données dans les Lignes directrices.

B. Renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV)

9.7 Chaque État contractant mettra en place un système de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV).

Note.— *Par sa Résolution 2178 (2014), paragraphe 9, le Conseil de sécurité de l'Organisation des Nations Unies, « Invite les États membres à exiger des compagnies aériennes opérant sur leur territoire qu'elles communiquent à l'avance aux autorités nationales compétentes des informations sur les passagers afin de détecter le départ de leur territoire, ou la tentative d'entrée sur leur territoire ou de transit par leur territoire, à bord d'appareils civils, de personnes désignées par le Comité faisant suite aux résolutions 1267 (1999) et 1989 (2011) (« le Comité »), et les invite également à signaler au Comité tout départ de leur territoire, ou toute tentative d'entrée sur leur territoire ou de transit par leur territoire, de telles personnes et à communiquer ces informations à l'État de résidence ou de nationalité de la personne, selon qu'il conviendra et conformément au droit interne et aux obligations internationales ».*

9.8 Le système RPCV de chaque État contractant sera appuyé par les instruments juridiques adaptés (législation, règlement ou décret, par exemple) et conforme aux normes de RPCV internationalement reconnues.

Note 1.— *Les RPCV permettent à l'exploitant de l'aéronef de saisir les données personnelles sur les passagers ou les membres d'équipage ainsi que les détails de leurs vols avant leur départ. Ces renseignements sont communiqués par voie électronique aux services de contrôle frontalier du pays de destination ou de départ. Des informations détaillées sur les passagers et/ou membres d'équipage sont ainsi reçues préalablement au départ ou à l'arrivée du vol.*

Note 2.— *Le message EDIFACT/ONU PAXLST est un message électronique standard établi expressément, dans le cadre du programme EDIFACT/ONU, pour la transmission du manifeste (électronique) de passagers. EDIFACT/ONU signifie « Règles des Nations Unies pour l'échange de données informatisées pour l'administration, le commerce et le transport ». Ces règles comprennent une série de normes, directives et lignes directrices convenues internationalement aux fins de l'échange électronique de données structurées, relatives notamment au commerce de biens et de services, entre des systèmes indépendants d'informations informatisées. L'OMD, l'IATA et l'OACI sont convenues conjointement d'une série maximale de données RPCV qui devraient être incorporées dans le message PAXLST à utiliser pour la transmission de ces données par les exploitants d'aéronefs aux services de contrôle frontalier du pays de destination ou de départ. Il se peut que la norme EDIFACT/ONU soit remplacée ou complétée par des techniques modernes de messages, telles que le XML ou des applications web.*

Note 3.— *Sous sa structure de format actuelle, le message EDIFACT/ONU PAXLST ne se prête pas à une utilisation par l'aviation générale.*

Note 4.— Le message EDIFACT/ONU PAXLST est actuellement défini dans les directives OMD/IATA/OACI reconnues au niveau international.

9.9 **Pratique recommandée.**— Il est recommandé que chaque État contractant mettant en place une législation destinée à la mise en œuvre d'un système RPCV envisage d'élaborer des règlements harmonisés satisfaisant aux besoins de tous les organismes concernés, de définir un ensemble commun d'éléments de données RPCV exigés dans les limites de sa juridiction, conformément aux normes de construction des messages, et de désigner un organisme gouvernemental qui recevra les données RPCV au nom de tous les autres organismes.

9.10 Lorsqu'ils spécifient les renseignements d'identification sur les passagers à transmettre, les États contractants n'exigeront que les éléments de données disponibles sous une forme lisible à la machine dans les documents de voyage conformes aux spécifications contenues dans le Doc 9303. Tous les renseignements exigés seront conformes aux spécifications figurant dans les Lignes directrices de l'OMD/IATA/OACI et RPCV relatives aux formats de message EDIFACT/ONU PAXLST.

9.11 Les États contractants ne pénaliseront pas un exploitant d'aéronefs ou ne le tiendront pas d'une autre manière pour responsable des incohérences relevées dans les échanges de données sur les passagers si l'exploitant d'aéronefs a collecté et fourni des renseignements préalables exacts basés sur un document de voyage valide présenté pour le voyage et si le passager a présenté un second document de voyage valide à l'arrivée.

9.12 **Pratique recommandée.**— Il est recommandé que les États contractants s'efforcent de réduire au minimum le nombre de fois où les données RPCV sont transmises pour un vol donné.

9.13 Si un État contractant exige l'échange de données RPCV, il s'efforcera, dans la mesure du possible, de limiter les fardeaux opérationnels et administratifs qu'une telle exigence impose sur les exploitants d'aéronefs tout en améliorant la facilitation des passagers.

9.14 **Pratique recommandée.**— Il est recommandé que les États s'abstiennent d'imposer des amendes et des pénalités aux exploitants d'aéronefs pour toute erreur due à une défaillance des systèmes pouvant se traduire par la non transmission de données ou la transmission de données altérées aux pouvoirs publics conformément aux systèmes RPCV.

9.15 Les États contractants qui exigent que les données sur les passagers soient transmises électroniquement au moyen d'un système RPCV n'exigeront pas en plus un manifeste de passagers sur support papier.

9.16 **Pratique recommandée.**— Il est recommandé que chaque État contractant envisage d'introduire un système interactif de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCVi).

9.17 **Pratique recommandée.**— Il est recommandé que les États contractants qui souhaitent mettre en œuvre un système RPCVi :

- a) s'efforcent de tenir au minimum son incidence sur les systèmes et l'infrastructure technique des exploitants d'aéronefs en consultant ceux-ci avant l'élaboration et la mise en œuvre du système RPCVi ;
- b) collaborent avec les exploitants d'aéronefs à l'élaboration de systèmes RPCVi qui pourront être intégrés aux interfaces de contrôle des départs des exploitants ;
- c) se conforment aux Directives relatives aux renseignements préalables concernant les passagers adoptées par l'OMD/OACI/IATA quand ils exigent un RPCVi.

9.18 **Pratique recommandée.**— Il est recommandé que les systèmes RPCV des États contractants et des exploitants d'aéronefs, y compris les systèmes RPCVi, soient capables de fonctionner 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, et que des procédures soient en place pour tenir au minimum les perturbations en cas de panne ou de défaillance.

.....

D. Données des dossiers passagers (PNR)

9.24 Chaque État contractant :

- a) mettra en place une capacité de collecter, d'utiliser, de traiter et de protéger les données des dossiers passagers (PNR) pour les vols à destination et en provenance de son territoire en s'appuyant sur un cadre juridique et administratif approprié (législation, règlement ou décret, par exemple) et conforme à toutes les normes contenues dans la section D du chapitre 9 de l'Annexe 9 ;
- b) alignera ses besoins en matière de données PNR et le traitement de ces données sur les lignes directrices figurant dans le Doc 9944 — *Lignes directrices sur les données des dossiers passagers (PNR)* de l'OACI et dans les éléments indicatifs sur la mise en œuvre des messages PRNGOV publiés et mis à jour par l'OMD et approuvés par l'OACI et l'IATA ;
- c) adoptera et mettra en œuvre le message PNRGOV comme moyen de transfert des données PNR des compagnies aériennes aux gouvernements pour assurer l'interopérabilité mondiale.

Note 1.— Par sa Résolution 2396 (2017), paragraphe 12, le Conseil de sécurité de l'Organisation des Nations Unies a décidé que les États membres, dans le cadre des normes et pratiques recommandées de l'OACI, mettront en place une capacité de collecter, de traiter et d'analyser les données des dossiers passagers (PNR) et de veiller à ce que ces données soient communiquées à toutes les autorités nationales compétentes et utilisées par celles-ci, dans le plein respect des droits de l'homme et des libertés fondamentales aux fins de prévenir, de détecter et d'instruire les infractions terroristes et les voyages de terroristes.

Note 2.— Le message PNRGOV est un message électronique normalisé approuvé conjointement par l'OMD, l'OACI et l'IATA. Selon le système de contrôle des réservations et des départs de l'exploitant d'aéronefs, des éléments de données précis recueillis et stockés par ce dernier peuvent être transmis efficacement au moyen de cette structure de messages normalisés.

9.25 Les États contractants dans le plein respect des droits de l'homme et des libertés fondamentales :

- a) identifieront clairement dans leur cadre juridique et administratif les données PNR qu'ils utiliseront ;
- b) établiront clairement les fins auxquelles les données PNR pourront être utilisées par les autorités, qui ne seront pas plus étendues que le nécessiteront les buts visés, notamment en particulier les objectifs de sécurité aux frontières visant à lutter contre le terrorisme et les crimes graves ;
- c) limiteront la divulgation des données PNR à d'autres autorités de l'État ou d'autres États contractants exerçant des fonctions liées aux fins pour lesquelles les données sont traitées, en particulier la sécurité aux frontières, et veilleront à ce que soient accordées des protections comparables à celles qui sont offertes par l'autorité qui les divulgue.

9.26 Les États contractants :

- a) empêcheront l'accès non autorisé à des données PNR ainsi que leur divulgation et leur utilisation non autorisées ; leur cadre juridique prévoira des sanctions en cas d'utilisation malavisée, d'accès non autorisé et de divulgation non autorisée ;
- b) veilleront à ce que les mesures de protection appliquées à la collecte, à l'utilisation, au traitement et à la protection des données PNR s'appliquent à toutes les personnes sans différenciation arbitraire ;
- c) prendront des mesures pour veiller à ce que les personnes soient informées relativement à la collecte, à l'utilisation, au traitement et à la protection des données PNR et aux normes de confidentialité connexes utilisées ;

- d) veilleront à ce que les exploitants d'aéronefs informent leurs clients sur le transfert des données PNR ;
- e) prévoiront des mécanismes de recours administratif et judiciaire pour permettre aux personnes de demander réparation en cas de traitement illicite de leurs données PNR par des autorités publiques ;
- f) prévoiront des mécanismes appropriés, prévus par leur cadre juridique et administratif, pour permettre aux personnes d'obtenir l'accès à leurs données PNR et de demander d'y apporter, au besoin, des corrections ou des annotations ou d'y faire des suppressions.

9.27 **Pratique recommandée.**— *Sous réserve des restrictions nécessaires et proportionnées, il est recommandé que les États contractants informent les personnes du traitement de leurs données PNR ainsi que de leurs droits et des recours qui leur sont ouverts par leur cadre juridique et administratif.*

9.28 Les États contractants :

- a) baseront le traitement automatique des données PNR sur des critères objectifs, précis et fiables qui indiquent effectivement l'existence d'un risque, sans entraîner de différenciation illicite ;
- b) ne prendront pas de décisions qui auront des effets préjudiciables importants pour les intérêts juridiques des personnes sur la seule base du traitement automatique des données PNR.

9.29 Les États contractants désigneront une ou plusieurs autorités nationales compétentes ayant, selon leur cadre juridique et administratif, le pouvoir de superviser indépendamment la protection des données PNR et de déterminer si ces données sont collectées, utilisées, traitées et protégées dans le plein respect des droits de l'homme et des libertés fondamentales.

9.30 Les États contractants :

- a) n'exigeront pas des exploitants d'aéronefs qu'ils collectent des données PNR dont ils n'ont pas besoin dans le cadre de leurs procédures opérationnelles normales ni qu'ils filtrent les données avant leur transmission ;
- b) n'utiliseront pas de données PNR qui révéleront l'origine raciale ou ethnique d'une personne, ses opinions politiques, ses croyances religieuses ou philosophiques, son affiliation syndicale ou de données sur sa santé, sa vie sexuelle ou son orientation sexuelle sauf dans des circonstances exceptionnelles et immédiates pour protéger les intérêts vitaux du sujet des données ou d'une autre personne physique. Dans les cas où de tels renseignements sont transférés, les États contractants supprimeront ces données dès que possible.

9.31 Les États contractants :

- a) conserveront les données PNR pendant une période déterminée, définie dans leur cadre juridique et administratif, qui sera la période nécessaire et proportionnée aux fins pour lesquelles les données PNR sont utilisées ;
- b) dépersonnaliseront les données PNR conservées qui permettent l'identification directe du sujet des données après des périodes données, qui ne vont pas au-delà de ce qui est nécessaire, tel que cela est défini dans leurs politiques et leurs lois nationales, sauf lorsque ces données sont utilisées pour une affaire, une menace ou un risque en cours identifiables liés aux fins indiquées dans la norme 9.25, alinéa b) ;
- c) ne personnalisent à nouveau ou ne dévoileront les données PNR que lorsqu'elles seront utilisées relativement à une affaire, à une menace ou à un risque identifiables pour les fins indiquées dans la norme 9.25, alinéa b) ;
- d) supprimeront ou rendront anonymes les données PNR à l'expiration de la période de conservation, sauf lorsque ces données sont utilisées pour une affaire, une menace ou un risque en cours identifiables liés aux fins indiquées dans la norme 9.25, alinéa b).

Note 1.— La dépersonnalisation des données PNR consiste à masquer les renseignements qui permettent d'identifier directement une personne, sans entraver l'utilisation des données PNR à des fins de maintien de l'ordre, tandis que l'anonymisation de ces données est le retrait permanent des renseignements relatifs à l'identité d'une personne du dossier PNR.

Note 2.— La présente norme n'a pas pour objet de limiter les procédures pénales dans les États contractants comme une enquête, une poursuite et un procès pénal, liés aux fins indiquées dans la norme 9.25, alinéa b).

9.32 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants conservent les données PNR pour une période maximale de cinq ans après leur transfert, sauf lorsque ces données sont exigées dans le cadre d'une enquête, d'une poursuite ou d'une procédure judiciaire.*

9.33 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants dépersonnalisent les données PNR dans les six mois du transfert de ces données et au plus tard dans les deux ans après ce transfert.*

EXTRAITS DE L'ANNEXE 10 — TÉLÉCOMMUNICATIONS AÉRONAUTIQUES VOLUME IV — SYSTÈMES DE SURVEILLANCE ET ANTICOLLISION

CHAPITRE 2. GÉNÉRALITÉS

2.1 RADAR SECONDAIRE DE SURVEILLANCE (SSR)

.....

2.1.4 Mode A — Codes de réponse (impulsions d'information)

.....

2.1.4.2 Les codes mode A ci-après seront réservés pour des usages spéciaux :

2.1.4.2.1 Code 7700 pour permettre de reconnaître un aéronef en cas d'urgence.

2.1.4.2.2 Code 7600 pour permettre de reconnaître un aéronef en panne de communications radio.

2.1.4.2.3 Code 7500 pour permettre de reconnaître un aéronef qui est l'objet d'une intervention illicite.

2.1.4.3 L'équipement sol de décodage comportera les caractéristiques nécessaires pour reconnaître immédiatement les codes mode A 7500, 7600 et 7700.

.....

EXTRAITS DE L'ANNEXE 11 — SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE
--

CHAPITRE 2. GÉNÉRALITÉS

.....

2.24 Service à assurer aux aéronefs en cas d'urgence

2.24.1 Un aéronef que l'on sait ou que l'on croit être en état d'urgence, y compris un aéronef qui est l'objet d'une intervention illicite, bénéficiera du maximum d'attention et d'assistance et aura la priorité sur les autres aéronefs selon les circonstances.

Note.— Pour indiquer qu'il est en état d'urgence, un aéronef doté d'un moyen de liaison de données approprié et/ou d'un transpondeur SSR peut procéder de la façon suivante :

- a) utiliser le transpondeur sur le mode A, code 7700 ; et/ou
- b) utiliser le transpondeur sur le mode A, code 7500, pour indiquer expressément qu'il est l'objet d'une intervention illicite ; et/ou
- c) utiliser la fonction d'urgence absolue et/ou de situation urgente appropriée de l'ADS-B ou de l'ADS-C ; et/ou
- d) envoyer le message d'urgence approprié par CPDLC.

2.24.1.1 **Recommandation.**— Il est recommandé que, dans les communications entre organismes ATS et aéronefs en cas d'urgence, les principes des facteurs humains soient respectés.

Note.— On trouve des éléments indicatifs sur les principes des facteurs humains dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).

2.24.2 Lorsque l'on sait ou croit qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite, les organismes ATS répondront promptement aux demandes de cet aéronef. Les renseignements relatifs à la sécurité du vol continueront à être transmis à l'aéronef, et les mesures nécessaires seront prises pour accélérer l'exécution de toutes les phases du vol et surtout pour permettre à l'aéronef de se poser en sécurité.

2.24.3 Lorsque l'on sait ou croit qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite, les organismes ATS, conformément aux procédures adoptées sur le plan local, en informeront immédiatement l'autorité compétente désignée par l'État et échangeront les renseignements nécessaires avec l'exploitant ou son représentant accrédité.

Note 1.— Un aéronef égaré ou non identifié peut être considéré comme étant l'objet d'une intervention illicite. Voir § 2.25.1.3.

Note 2.— Des procédures relatives au traitement des aéronefs égarés ou non identifiés figurent au § 2.25.1.

Note 3.— Des procédures plus précises concernant l'intervention illicite figurent dans les PANS-ATM (Doc 4444), Chapitre 15, § 15.1.3.

.....

CHAPITRE 5. SERVICE D'ALERTE

5.1 Mise en œuvre

5.1.1 Le service d'alerte sera assuré :

- a) à tous les aéronefs auxquels est assuré le service du contrôle de la circulation ;
- b) dans la mesure du possible, à tous les autres aéronefs pour lesquels un plan de vol a été déposé, ou dont la présence est connue des services de la circulation aérienne pour toute autre raison ; et

- c) à tout aéronef que l'on sait ou que l'on croit être l'objet d'une intervention illicite.

.....

5.2 Alerte des centres de coordination de sauvetage

5.2.1 Sans préjudice des autres circonstances qui peuvent justifier une telle mesure, les organismes des services de la circulation aérienne, sauf dans le cas indiqué au § 5.5.1, alerteront les centres de coordination de sauvetage dès qu'un aéronef sera considéré comme étant en difficulté, dans les cas suivants :

.....

- b) *Phase d'alerte* :

- 1) lorsque, après la phase d'incertitude, les tentatives pour entrer en communication avec l'aéronef ou les demandes de renseignements à d'autres sources appropriées n'ont apporté aucune information sur l'aéronef, ou
- 2) lorsqu'un aéronef qui a reçu l'autorisation d'atterrir n'atterrit pas dans les cinq minutes qui suivent l'heure prévue d'atterrissage et qu'il n'a pas été établi de nouvelle communication avec l'aéronef, ou
- 3) lorsque les renseignements reçus indiquent que le fonctionnement de l'aéronef est compromis, sans que, toutefois, l'éventualité d'un atterrissage forcé soit probable,

à moins que des indices concluants apaisent toute appréhension quant à la sécurité de l'aéronef et de ses occupants, ou

- 4) lorsque l'on sait ou que l'on croit qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite.

.....

5.5 Notification à l'exploitant

5.5.1 Lorsqu'un centre de contrôle régional ou un centre d'information de vol estime qu'un aéronef est dans la phase d'incertitude ou d'alerte, il en avisera, lorsque cela est possible, l'exploitant avant d'alerter le centre de coordination de sauvetage.

Note.— Si un aéronef se trouve dans la phase de détresse, il y a lieu d'aviser immédiatement le centre de coordination de sauvetage, conformément aux dispositions du § 5.2.1.

5.5.2 Tous les renseignements communiqués au centre de coordination de sauvetage par le centre de contrôle régional ou le centre d'information de vol seront également transmis sans retard à l'exploitant, lorsque cela sera possible.

5.6 Notification aux aéronefs évoluant à proximité d'un aéronef en état d'urgence

5.6.1 Lorsqu'un organisme des services de la circulation aérienne estime qu'un aéronef se trouve en état d'urgence, les autres aéronefs que l'on sait être à proximité de l'aéronef en état d'urgence seront informés dès que possible de la nature du cas d'urgence, sauf dans le cas prévu au § 5.6.2.

5.6.2 Lorsqu'un organisme des services de la circulation aérienne saura ou croira qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite, il ne sera pas fait mention de la nature du cas d'urgence dans les communications ATS air-sol, à moins qu'il n'en ait été fait mention auparavant dans les communications émanant de l'aéronef en cause et que l'on ne soit certain qu'une telle mention n'aggraverait pas la situation.

**EXTRAIT DE L'ANNEXE 13 — ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS
ET INCIDENTS D'AVIATION**

CHAPITRE 5. ENQUÊTE

.....

ORGANISATION ET CONDUITE DE L'ENQUÊTE

.....

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT QUI MÈNE L'ENQUÊTE

.....

Information des services de sûreté en aviation

5.11 Si, au cours d'une enquête, on apprend ou présume qu'il y a eu acte d'intervention illicite, l'enquêteur désigné prendra immédiatement des dispositions pour que les autorités chargées de la sûreté en aviation dans l'État ou les États concernés en soient informées.

**EXTRAITS DE L'ANNEXE 14 — AÉRODROMES
VOLUME I — CONCEPTION ET EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRODROMES**

CHAPITRE 3. CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES

.....

3.14 Poste isolé de stationnement d'aéronef

3.14.1 Un poste isolé de stationnement d'aéronef sera désigné, ou la tour de contrôle d'aérodrome sera avisée de l'emplacement ou des emplacements appropriés pour le stationnement d'un aéronef que l'on sait ou que l'on croit être l'objet d'une intervention illicite, ou qu'il est nécessaire pour d'autres raisons d'isoler des activités normales de l'aérodrome.

3.14.2 **Recommandation.**— *Il est recommandé que le poste isolé de stationnement d'aéronef soit situé aussi loin qu'il est pratiquement possible, et en aucun cas à moins de 100 m, des autres postes de stationnement, des bâtiments ou des zones accessibles au public, etc. Il faudrait veiller à ce que ce poste isolé ne soit pas situé au-dessus d'installations souterraines comme celles qui contiennent du gaz ou du carburant aviation, ni, autant que possible, au-dessus de câbles électriques ou de câbles de télécommunication.*

.....

CHAPITRE 5. AIDES VISUELLES À LA NAVIGATION

.....

5.3 Feux

.....

5.3.24 Éclairage des aires de trafic
(voir aussi les § 5.3.17.1 et 5.3.18.1)

Emploi

5.3.24.1 **Recommandation.**— *Il est recommandé qu'une aire de trafic, un poste de dégivrage/antigivrage et un poste isolé de stationnement d'aéronef désigné appelés à être utilisés de nuit soient éclairés par des projecteurs.*

Note 1.— Dans le cas d'un poste de dégivrage/antigivrage situé à proximité immédiate d'une piste, si un éclairage permanent par projecteurs risque de gêner les pilotes, un autre moyen d'éclairage sera peut-être nécessaire.

Note 2.— La désignation d'un poste isolé de stationnement d'aéronef est spécifiée à la section 3.14.

Note 3.— Des éléments indicatifs sur l'éclairage des aires de trafic figurent dans le Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157), 4^e partie.

.....

CHAPITRE 8. SYSTÈMES ÉLECTRIQUES

8.1 Systèmes d'alimentation électrique des installations de navigation aérienne

.....

Emploi

.....

8.1.10 **Recommandation.**— *Il est recommandé que les installations d'aérodrome ci-après soient raccordées à une alimentation électrique auxiliaire capable de les prendre en charge en cas de panne du système d'alimentation principal :*

.....

e) *l'éclairage indispensable de sûreté, si un tel éclairage est installé conformément à la section 9.11 ;*

.....

CHAPITRE 9. SERVICES, MATÉRIEL ET INSTALLATIONS D'EXPLOITATION D'AÉRODROME

9.1 Plan d'urgence d'aérodrome

Généralités

Note liminaire.— L'établissement d'un plan d'urgence d'aérodrome est l'opération consistant à déterminer les moyens de faire face à une situation d'urgence survenant sur l'aérodrome ou dans son voisinage. Le but d'un plan d'urgence d'aérodrome est de limiter le plus possible les effets d'une situation d'urgence, notamment en ce qui concerne le sauvetage des vies humaines et le maintien des opérations aériennes. Le plan spécifie les procédures de coordination des activités des divers services d'aérodrome et des services des agglomérations voisines qui pourraient aider à faire face aux situations d'urgence. Des éléments indicatifs destinés à aider les autorités compétentes à établir les plans d'urgence d'aérodrome figurent dans le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 7^e partie.

9.1.1 Un plan d'urgence sera établi pour tout aéroport en proportion des opérations aériennes et autres activités pour lesquelles il est utilisé.

9.1.2 Le plan d'urgence d'aéroport permettra d'assurer la coordination des mesures à prendre dans une situation d'urgence survenant sur l'aéroport ou dans son voisinage.

Note 1.— Parmi les situations d'urgence on peut citer : les situations critiques concernant des aéronefs, le sabotage, y compris les menaces à la bombe, les actes de capture illicite d'aéronef, les incidents dus à des marchandises dangereuses, les incendies de bâtiments, les catastrophes naturelles et les urgences de santé publique.

.....

9.1.3 Le plan coordonnera l'intervention ou la participation de tous les organes existants qui, de l'avis des autorités compétentes, pourraient aider à faire face à une situation d'urgence.

Note 1.— Parmi ces organes, on peut citer :

- sur l'aéroport : les organismes du contrôle de la circulation aérienne, les services de sauvetage et d'incendie, l'administration de l'aéroport, les services médicaux et ambulanciers, les exploitants d'aéronefs, les services de sûreté et la police ;
- hors de l'aéroport : les services d'incendie, la police, les autorités sanitaires (notamment les services médicaux, ambulanciers, hospitaliers et de santé publique), les unités militaires et les services de surveillance des ports ou des côtes.

.....

9.1.4 **Recommandation.**— *Il est recommandé que le plan assure la coopération et la coordination avec le centre de coordination de sauvetage, s'il y a lieu.*

9.1.5 **Recommandation.**— *Il est recommandé que le plan d'urgence d'aéroport indique au moins :*

- a) les types de situation d'urgence auxquels il est destiné à faire face ;
- b) les organes appelés à intervenir dans le plan ;
- c) les responsabilités et le rôle de chaque organe, du centre directeur des opérations d'urgence et du poste de commandement, pour chaque type de situation d'urgence ;
- d) les noms et les numéros de téléphone des services ou des personnes à alerter dans le cas d'une situation d'urgence donnée ;
- e) un plan quadrillé de l'aéroport et de ses abords immédiats.

.....

Centre directeur des opérations d'urgence et poste de commandement mobile

9.1.7 **Recommandation.**— *Il est recommandé d'établir un centre directeur fixe des opérations d'urgence et un poste de commandement mobile à utiliser en cas d'urgence.*

9.1.8 **Recommandation.**— *Il est recommandé que le centre directeur des opérations d'urgence fasse partie intégrante des installations et services d'aérodrome et qu'il soit chargé de la coordination globale et de la direction générale des opérations en cas d'urgence.*

9.1.9 **Recommandation.**— *Il est recommandé que le poste de commandement soit une installation pouvant être amenée rapidement, si nécessaire, au lieu où survient une situation d'urgence, et qu'il assure localement la coordination des organes qui participent aux opérations.*

9.1.10 **Recommandation.**— *Il est recommandé qu'une personne soit chargée de diriger le centre directeur des opérations d'urgence et qu'une autre personne, s'il y a lieu, soit chargée de diriger le poste de commandement.*

Système de communications

9.1.11 **Recommandation.**— *Il est recommandé de mettre en place, conformément au plan et en fonction des besoins propres à l'aérodrome, un système de communications approprié reliant entre eux le poste de commandement et le centre directeur des opérations d'urgence, d'une part, et d'autre part ces derniers avec les organes qui participent aux opérations.*

Exercice d'exécution du plan d'urgence

9.1.12 Le plan contiendra des procédures pour la mise à l'épreuve périodique de sa validité et pour l'analyse des résultats obtenus, en vue d'en améliorer l'efficacité.

Note.— *Tous les organismes participants et le matériel à utiliser sont indiqués dans le plan.*

9.1.13 Le plan sera mis à l'épreuve en procédant :

- a) à un exercice d'exécution général, à des intervalles ne dépassant pas deux ans, et à des exercices d'urgence partiels, durant l'année intermédiaire, pour vérifier que toute insuffisance constatée au cours de l'exercice général a été corrigée ; ou
- b) à une série d'essais modulaires commençant durant la première année et se terminant par un exercice général, à des intervalles ne dépassant pas trois ans.

Le plan sera revu alors, ou après une urgence réelle, afin de remédier à toute insuffisance constatée lors des exercices ou lors de l'urgence réelle.

Note 1.— *L'exercice général a pour but de s'assurer que le plan permet de faire face comme il convient à différents types d'urgence. Les exercices partiels permettent de s'assurer du caractère approprié de l'intervention des différents organismes participants et des différents éléments du plan, comme le système de communications. Le but des essais modulaires est de permettre un effort concentré sur des éléments précis du plan.*

Note 2.— *Des éléments indicatifs sur l'établissement de plans d'urgence d'aéroport figurent dans le Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 7^e partie.*

.....

9.10 Clôtures

Emploi

.....

9.10.2 Des clôtures ou autres barrières appropriées seront placées sur les aérodromes pour empêcher les personnes non autorisées d'avoir accès, par inadvertance ou de façon préméditée, aux zones de l'aérodrome interdites au public.

Note 1.— Il est entendu que les égouts, conduits, tunnels, etc., devraient être au besoin munis de dispositifs pour en interdire l'accès.

Note 2.— Il pourra être nécessaire de prendre des mesures particulières pour empêcher l'accès des personnes non autorisées aux pistes ou voies de circulation sous lesquelles passent des voies publiques.

9.10.3 Des mesures appropriées seront prises pour empêcher les personnes non autorisées d'avoir accès, par inadvertance ou de façon préméditée, aux installations et services au sol indispensables à la sécurité de l'aviation civile qui sont situés hors de l'aérodrome.

Emplacement

9.10.4 Des clôtures et barrières seront placées de manière à séparer les zones ouvertes au public de l'aire de mouvement et autres installations ou zones de l'aérodrome qui sont vitales pour la sécurité de l'exploitation des aéronefs.

9.10.5 **Recommandation.**— *Sur les aérodromes où un plus grand niveau de sûreté est jugé nécessaire, il est recommandé d'aménager une zone dégagée de part et d'autre des clôtures ou barrières pour en rendre le franchissement plus difficile et faciliter la tâche des patrouilles. Il faudrait envisager de construire autour de l'aérodrome, en deçà de la clôture, une route destinée à la fois au personnel de maintenance et aux patrouilles de sûreté.*

9.11 Éclairage de sûreté

Recommandation.— *Aux aérodromes où une telle mesure est jugée souhaitable pour des raisons de sûreté, il est recommandé que les clôtures et autres barrières destinées à la protection de l'aviation civile internationale et de ses installations soient éclairées au niveau minimal indispensable. Il faudrait envisager de disposer les feux de manière à éclairer le sol d'un côté comme de l'autre de la clôture ou de la barrière, surtout aux points d'accès.*

<p style="text-align: center;">EXTRAITS DE L'ANNEXE 18 — SÉCURITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN DES MARCHANDISES DANGEREUSES</p>

CHAPITRE 2. CHAMP D'APPLICATION

.....

2.2 Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses

2.2.1 Chaque État contractant prendra les mesures nécessaires à l'application des dispositions détaillées figurant dans les *Instructions techniques*. Chaque État contractant prendra aussi les mesures nécessaires pour appliquer tout amendement des *Instructions techniques* qui sera éventuellement publié durant la période spécifiée d'applicabilité d'une édition des *Instructions techniques*.

2.2.2 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant informe l'OACI des difficultés rencontrées dans l'application des *Instructions techniques* et des amendements qu'il serait souhaitable d'y apporter.*

.....

CHAPITRE 10. PROGRAMMES DE FORMATION

10.1 Établissement de programmes de formation

Des programmes de formation initiale et de recyclage relatifs aux marchandises dangereuses seront établis et tenus à jour en conformité avec les Instructions techniques.

.....

CHAPITRE 13. SÛRETÉ DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Chaque État contractant adoptera, à l'intention des expéditeurs, des exploitants et des autres personnes intervenant dans le transport aérien de marchandises dangereuses, des mesures de sûreté destinées à limiter le plus possible le vol ou l'utilisation de marchandises dangereuses à des fins susceptibles de menacer des personnes, des biens ou l'environnement. Ces mesures devraient cadrer avec les dispositions de sûreté qui figurent dans les autres Annexes ainsi que dans les Instructions techniques.

<p style="text-align: center;">EXTRAITS DES INSTRUCTIONS TECHNIQUES POUR LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN DES MARCHANDISES DANGEREUSES (DOC 9284)</p>

PARTIE 1. GÉNÉRALITÉS

.....

CHAPITRE 4. FORMATION RELATIVE AUX MARCHANDISES DANGEREUSES

*Certaines parties du présent chapitre font l'objet des divergences d'État AE 2,
BR 7, CA 11, HK 1, OM 2, VE 5, VE 6 ; voir Tableau A-1.*

Note.— Dans les cas où certaines dispositions du présent chapitre diffèrent par leur application de la version précédente des Instructions techniques (par exemple, une évaluation en lieu et place d'une épreuve de vérification des connaissances, ou l'utilisation d'aspects de la formation énumérés dans le Tableau 1-4), les dispositions relatives à la formation figurant dans le Chapitre 4 de la Partie 1 de l'édition 2019-2020 des Instructions techniques sont présentées à l'Appendice 4 et peuvent être utilisées jusqu'au 31 décembre 2022.

4.1 MISE EN PLACE DE PROGRAMMES DE FORMATION RELATIFS AUX MARCHANDISES DANGEREUSES

Note.— Un programme de formation comprend des éléments comme la méthodologie de conception, l'évaluation, la formation initiale et de recyclage, les qualifications et les compétences des instructeurs, les dossiers de formation et l'évaluation de l'efficacité de la formation.

4.1.1 L'employeur de personnes qui exercent des fonctions visant à garantir que les marchandises dangereuses sont transportées conformément aux présentes Instructions doit mettre en place et maintenir un programme de formation relative aux marchandises dangereuses.

Note 1.— Une manière de garantir que le personnel soit compétent pour exercer toutes les fonctions qui lui incombent est décrite dans le document intitulé Éléments indicatifs sur une approche fondée sur les compétences pour la formation et l'évaluation relatives aux marchandises dangereuses (Doc 10147).

Note 2.— Le personnel de sûreté qui intervient dans l'inspection-filtrage des passagers et des membres d'équipage et de leurs bagages ainsi que du fret et de la poste doit être formé, que l'exploitant assurant le transport des passagers ou du fret transporte ou non des marchandises dangereuses comme fret.

4.1.2 Tous les exploitants doivent mettre en place un programme de formation relatif aux marchandises dangereuses, qu'ils aient été agréés ou non pour le transport de marchandises dangereuses comme fret.

4.1.3 Les cours de formation peuvent être élaborés et dispensés par ou pour l'employeur.

.....

EXTRAITS DES PROCÉDURES POUR LES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE — GESTION DU TRAFIC AÉRIEN (DOC 4444)

CHAPITRE 5. MÉTHODES ET MINIMUMS DE SÉPARATION

.....

5.2 PRINCIPES DE SÉPARATION DES AÉRONEFS EN VOL CONTRÔLÉ

.....

5.2.1.3 Des intervalles de séparation supérieurs aux minimums spécifiés devraient être appliqués toutes les fois que des circonstances exceptionnelles, par exemple une intervention illicite ou des problèmes de navigation, exigent des précautions supplémentaires. En pareil cas, il convient de tenir dûment compte de tous les facteurs pertinents, de manière à éviter que l'écoulement de la circulation aérienne ne soit entravé par l'application de séparations excessives.

Note.— Une intervention illicite dirigée contre un aéronef constitue une des circonstances exceptionnelles qui pourraient exiger l'application d'une séparation supérieure aux minimums spécifiés entre l'aéronef qui est l'objet de l'intervention illicite et les autres aéronefs.

.....

CHAPITRE 15. PROCÉDURES RELATIVES AUX SITUATIONS D'URGENCE, AUX INTERRUPTIONS DES COMMUNICATIONS ET AUX SITUATIONS FORTUITES

15.1 PROCÉDURES D'URGENCE

15.1.1 Généralités

15.1.1.1 La diversité des circonstances propres à chaque cas d'urgence interdit d'établir dans le détail les procédures à suivre. Les procédures esquissées ici sont destinées à guider d'une façon générale le personnel des services de la circulation aérienne. Les organismes de contrôle de la circulation aérienne maintiendront entre eux une coordination entière et complète, et le personnel fera preuve de l'initiative nécessaire pour faire face aux cas d'urgence.

Note 1.— Des procédures supplémentaires à appliquer en rapport avec les situations d'urgence et situations fortuites survenant pendant l'utilisation d'un système de surveillance ATS figurent dans le Chapitre 8, § 8.8.1.

Note 2.— Si le pilote d'un aéronef en état d'urgence a précédemment reçu de l'ATC la directive d'utiliser un code transpondeur particulier et/ou un mode d'urgence ADS-B particulier, ce code et/ou ce mode continueront normalement d'être utilisés, sauf instruction contraire, ou décision contraire du pilote, dans des circonstances spéciales. Si l'ATC ne lui a pas fait une telle demande, le pilote réglera le transpondeur sur le mode A et le code 7700 et/ou sélectionnera le mode d'urgence ADS-B approprié.

Note 3.— Certains aéronefs dotés d'une avionique ADS-B de première génération ne peuvent émettre qu'une alerte d'urgence générale quel que soit le code sélectionné par le pilote.

Note 4.— Certains aéronefs dotés d'une avionique ADS-B de première génération ne peuvent pas employer la fonction « IDENT » quand le mode urgence absolue/situation urgente est sélectionné.

15.1.1.2 Lorsqu'une situation d'urgence est déclarée par un aéronef, l'organisme ATS devrait prendre des mesures appropriées et pertinentes, comme suit :

- a) à moins que cela ne soit clairement indiqué par l'équipage de conduite ou autrement connu, prendre toutes les dispositions nécessaires pour déterminer quels sont l'identification et le type d'aéronef, le type d'urgence, les intentions de l'équipage de conduite ainsi que la position et le niveau de l'aéronef ;
- b) décider du type le plus approprié d'assistance qui peut être fourni ;
- c) obtenir l'aide de tout autre organisme ATS ou de tous autres services pouvant être en mesure de fournir de l'assistance à l'aéronef ;
- d) fournir à l'équipage de conduite toute information demandée ainsi que tous autres renseignements pertinents, tels que des précisions sur les aérodromes utilisables, les altitudes minimales de sécurité et les conditions météorologiques ;
- e) obtenir de l'exploitant ou de l'équipage de conduite ceux des renseignements suivants qui sont jugés pertinents : nombre de personnes à bord, quantité de carburant restant, présence possible de marchandises dangereuses à bord et nature de ces marchandises ;
- f) aviser les organismes ATS et autorités compétents, comme spécifié dans les instructions locales.

15.1.1.3 Les changements de fréquence radio et de code SSR sont à éviter si possible et ne devraient normalement être effectués que si un service amélioré peut être fourni aux aéronefs intéressés. Les instructions de manœuvres à l'intention d'un aéronef en panne moteur devraient être limitées au minimum. S'il y a lieu, les autres aéronefs évoluant à proximité de l'aéronef en situation d'urgence devraient être informés des circonstances.

Note.— Les demandes relatives aux renseignements indiqués au § 15.1.1.2, alinéa e), ne seront faites à l'équipage de conduite que si ces renseignements ne peuvent pas être obtenus de l'exploitant ou d'autres sources, et elles ne porteront que sur des renseignements essentiels.

15.1.2 Priorité

Un aéronef que l'on sait ou que l'on croit être en état d'urgence, par exemple un aéronef qui est l'objet d'une intervention illicite, aura priorité sur les autres aéronefs.

15.1.3 Intervention illicite ou menace à la bombe contre un aéronef

15.1.3.1 Le personnel des services de la circulation aérienne sera prêt à identifier toute indication signifiant qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite.

15.1.3.2 Lorsqu'on soupçonne qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite et lorsqu'on ne dispose pas d'un affichage automatique distinct des codes 7500 et 7700 du mode A du SSR, le contrôleur s'efforcera de vérifier ses soupçons en réglant le décodeur SSR sur les codes 7500 puis 7700 du mode A.

Note. — Un aéronef doté d'un transpondeur SSR est censé utiliser le code 7500 sur le mode A pour indiquer qu'il est l'objet d'une intervention illicite. L'aéronef peut utiliser le code 7700 sur le mode A pour indiquer qu'il est menacé par un danger grave et imminent et qu'il a besoin d'assistance immédiate. Un aéronef équipé d'émetteurs faisant partie d'autres systèmes de surveillance, notamment l'ADS-B et l'ADS-C, pourrait transmettre le signal d'urgence absolue et/ou de situation urgente par tous les moyens disponibles.

15.1.3.3 Lorsqu'ils sauront ou soupçonneront qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite ou auront été avertis d'une menace à la bombe, les organismes ATS répondront promptement aux demandes ou aux besoins prévus de l'aéronef, notamment aux demandes de renseignements pertinents sur les installations, services et procédures de navigation aérienne existant le long de la route suivie et à tout aéroport d'atterrissage prévu, et prendront toutes mesures nécessaires pour accélérer l'exécution de toutes les phases du vol.

15.1.3.3.1 Les organismes ATS devront également :

- a) transmettre, et continuer de transmettre, les renseignements nécessaires à la sécurité du vol, sans s'attendre à une réponse de l'aéronef ;
- b) contrôler et suivre la progression du vol avec les moyens dont ils disposent et coordonner le transfert de contrôle avec les organismes ATS voisins sans exiger de transmissions ou autres réponses de l'aéronef, à moins que les communications avec l'aéronef ne demeurent normales ;
- c) informer et tenir au courant les organismes ATS compétents, y compris les organismes situés dans les FIR adjacentes, que pourrait intéresser la progression du vol ;

Note. — Lors de l'application de cette disposition, il faut tenir compte de tous les facteurs susceptibles d'affecter la progression du vol, y compris l'autonomie et l'éventualité de modifications soudaines de la route et de la destination de l'aéronef. Cette disposition a pour but de fournir à chaque organisme ATS, aussi longtemps à l'avance que le permettent les circonstances, des renseignements appropriés sur l'entrée prévue ou possible de l'aéronef dans la zone dont il a la responsabilité.

- d) aviser :
 - 1) l'exploitant ou son représentant désigné ;
 - 2) le centre de coordination de sauvetage intéressé conformément aux procédures d'alerte appropriées ;
 - 3) l'autorité compétente désignée par l'État.

Note. — On présume que, conformément aux procédures établies, les autres intéressés seront avisés par le service de sûreté désigné et/ou par l'exploitant.

- e) retransmettre, entre l'aéronef et les autorités désignées, les messages appropriés relatifs aux circonstances liées à l'intervention illicite.

Note.— Ces messages comprennent, sans s'y limiter : les messages déclarant un incident, les messages donnant une mise à jour sur un incident existant, les messages contenant des décisions prises par des décideurs appropriés, les messages relatifs à un transfert de responsabilité, les messages relatifs à une acceptation de responsabilité, les messages indiquant qu'une entité n'est plus concernée par un incident et les messages de clôture d'incident.

15.1.3.4 Les procédures supplémentaires suivantes s'appliqueront en cas de réception d'une menace indiquant qu'une bombe ou un autre engin explosif a été placé à bord d'un aéronef connu. L'organisme ATS qui reçoit l'information relative à la menace :

- a) s'il est en communication directe avec l'aéronef, avisera sans retard l'équipage de conduite de la menace et des circonstances qui l'entourent ;
- b) s'il n'est pas en communication directe avec l'aéronef, avisera l'équipage de conduite par les moyens les plus rapides par l'intermédiaire d'autres organismes ATS ou par d'autres voies.

15.1.3.5 L'organisme ATS en communication avec l'aéronef s'informerait des intentions de l'équipage de conduite et en fera part aux autres organismes ATS qui pourraient être concernés par le vol.

15.1.3.6 L'aéronef sera acheminé de la façon la plus rapide et efficace ; pendant ce temps, tout ce qui est possible sera fait pour assurer la sécurité des autres aéronefs et faire en sorte que le personnel et les installations au sol ne soient pas mis en danger.

15.1.3.7 L'aéronef en vol sera autorisé sans retard à rejoindre une nouvelle destination demandée. Toute demande de l'équipage de conduite à l'effet de monter ou descendre pour égaliser ou réduire la différence entre la pression atmosphérique extérieure et la pression cabine sera approuvée sans retard.

15.1.3.8 L'aéronef au sol devrait être avisé de rester aussi éloigné que possible des autres aéronefs et des installations et, s'il y a lieu, d'évacuer la piste. L'instruction devrait être donnée à l'aéronef de circuler à la surface jusqu'à une aire de stationnement désignée ou isolée, en accord avec les instructions locales. Si l'équipage de conduite faisait débarquer immédiatement les passagers et l'équipage, les autres aéronefs, les véhicules et le personnel devraient être maintenus à une distance de sécurité de l'aéronef menacé.

15.1.3.9 Les organismes ATS ne donneront pas de conseils et ne feront pas de suggestions concernant les dispositions à prendre par l'aéronef menacé.

15.1.3.10 Un aéronef que l'on sait ou que l'on croit être l'objet d'une intervention illicite, ou qu'il est nécessaire pour d'autres raisons d'isoler des activités normales de l'aéroport, sera dirigé vers l'emplacement désigné comme poste de stationnement isolé. S'il n'a pas été désigné de poste de stationnement isolé, ou si le poste désigné n'est pas disponible, l'aéronef sera dirigé vers un emplacement situé à l'intérieur de la ou des zones choisies par accord préalable avec les autorités de l'aérodrome. L'autorisation de circulation à la surface spécifiera l'itinéraire à emprunter au sol jusqu'au poste de stationnement. Cet itinéraire sera choisi de manière à réduire le plus possible tout risque pour le public, les autres aéronefs et les installations de l'aérodrome.

Note.— Voir l'Annexe 14, Volume I, Chapitre 3.

**EXTRAITS DES PROCÉDURES POUR LES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE —
EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS (DOC 8168),
VOLUME III — PROCÉDURES D'EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS**

Section 4

**PROCÉDURES D'UTILISATION DES TRANSPONDEURS
DE RADAR SECONDAIRE DE SURVEILLANCE (SSR)**

Chapitre 1

UTILISATION DES TRANSPONDEURS

.....

1.4 PROCÉDURES D'URGENCE

Le pilote d'un aéronef en état d'urgence réglera le transpondeur sur le code mode A 7700 sauf si l'ATC lui a antérieurement demandé de régler le transpondeur sur un code spécifié. Dans ce dernier cas, le pilote continuera d'utiliser le code spécifié, sauf instruction contraire de l'ATC. Toutefois, un pilote pourra sélectionner le code mode A 7700 s'il a une raison particulière de croire que ce serait la meilleure mesure à prendre.

.....

1.6 INTERVENTION ILLICITE SUR UN AÉRONEF EN VOL

1.6.1 Si un aéronef en vol est l'objet d'une intervention illicite, le pilote commandant de bord s'efforcera de régler le transpondeur sur le code mode A 7500 pour signaler la situation. Si les circonstances le justifient, le code 7700 devrait plutôt être utilisé.

1.6.2 Si un pilote a sélectionné le code mode A 7500 et si l'ATC lui a demandé de confirmer ce code (conformément au § 1.1.5), le pilote devra, selon les circonstances, soit confirmer soit ne pas répondre du tout.

Note.— Si le pilote ne répond pas, l'ATC considérera que cela confirme que l'utilisation du code 7500 n'est pas une sélection incorrecte due à une inadvertance.

— FIN —

ISBN 978-92-9265-850-2



9 789292 658502