

ANNEXE N° 1

Annexe n° 17

CONVENTION DE CHICAGO

**NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES
INTERNATIONALES**

SÛRETÉ

**PROTECTION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
CONTRE LES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE**

ANNEXE 17

**À LA CONVENTION
RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE**

CINQUIÈME ÉDITION — DÉCEMBRE 1992

La présente édition comprend tous les amendements adoptés par le Conseil avant le 12 septembre 1992; elle annule et remplace, à partir du 1^{er} avril 1993, 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

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'ASSEMBLEE.

.....
3) DEMANDE au Conseil de développer, avec le concours des autres organes constitués 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'ASSEMBLEE.

.....
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 illicite, 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 — Protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite».

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 oeuvre les mesures de sûreté prescrites dans la présente Annexe, un supplément y est joint qui reproduit des extraits d'autres Annexes, des Procédures pour les services de navigation aérienne — *Règles de l'air et services de la circulation aérienne et Exploitation technique des aéronefs* — 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 pour la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite* (Doc 8973) 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 oeuvre les programmes de sûreté de l'aviation qu'ils doivent établir aux termes des Annexes à la Convention de Chicago.

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.

Annexe 17 — Sûreté

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 oeuvre conformément aux normes 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 toute 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 cinq langues — français, anglais, arabe, 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.

Avant-propos

Annexe 17 — Sécurité

Afin de mettre en relief le caractère de chaque spécification, il a été décidé d'adopter la disposition typographique suivante : les *normes* sont imprimées en romain; les *pratiques recommandées* sont imprimées en italique et leur caractère est précisé par la mention

Recommandation; les *notes* sont imprimées en italique et leur 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	Date :
			— adoption/approbation — 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 paragraphes 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 de 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 sécurité, 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 revues 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 habilités, 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	Date : — adoption/approbation — entrée en vigueur — application
6 (3 ^e édition)	Propositions formulées par le Comité de l'intervention illicite avec l'aide du Groupe d'experts <i>ad hoc</i> — 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 <i>ad hoc</i> 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. Les dates spéciales de prise d'effet et d'application du paragraphe 5.1.4 figurent dans la colonne de droite. Le Conseil a recommandé que les États en mesure de le faire mettent en oeuvre le paragraphe 5.1.4 quant au fond aussitôt que concrètement possible avant la date d'application.	19 décembre 1985 19 mars 1986 19 mai 1986 19 octobre 1987 19 décembre 1987
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 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 oeuvre 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 d'experts de la sûreté de l'aviation 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 prevol 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

NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES INTERNATIONALES

CHAPITRE 1^{er}. DÉFINITIONS

Contrôle de sûreté. Mesures établies permettant d'empêcher l'introduction d'armes, d'explosifs ou d'objets susceptibles d'être utilisés pour commettre un acte d'intervention illicite.

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.

Expéditeur connu. Agent, transitaire ou toute autre entité qui traite avec un exploitant et applique au fret, aux envois par coursiers, aux envois exprès et à la poste des contrôles de sûreté préalablement agréés par l'autorité compétente.

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

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

Sûreté. Combinaison des mesures ainsi que des moyens humains et matériels visant à protéger l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite.

CHAPITRE 2. GÉNÉRALITÉS

2.1. Buts et objectifs

2.1.1 L'objectif de la sûreté sera de protéger l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite.

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

2.1.3 Chaque État contractant établira une organisation, élaborera des plans, et mettra en application des procédures dont l'ensemble assurera, pour l'exploitation des vols internationaux, un niveau normalisé de sûreté dans les conditions normales d'exploitation et se prêtera à une expansion rapide pour faire face à toute intensification des menaces contre la sûreté.

2.2. Sûreté et facilitation

2.2.1 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant prenne des dispositions, toutes les fois que cela sera possible, pour que les mesures et procédures de sûreté entraînent le moins possible de perturbations ou de retards dans les activités de l'aviation civile internationale.*

Note.— *Le Manuel de sûreté pour la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite (Doc 8973) contient des éléments indicatifs sur la manière d'atteindre les objectifs de la sûreté de l'aviation civile internationale en mettant en application les normes et pratiques recommandées des chapitres ci-après.*

CHAPITRE 3. ORGANISATION

3.1. Organisation nationale

3.1.1 Chaque État contractant établira un programme national de sûreté de l'aviation civile.

3.1.2 Chaque État contractant veillera à ce que l'objectif de son programme national de sûreté de l'aviation civile soit de protéger la sécurité, la régularité et l'efficacité de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite au moyen de règlements, de pratiques et de procédures.

3.1.3 Chaque État contractant désignera, au sein de l'administration nationale, une autorité compétente qui sera chargée d'élaborer, de mettre en application et de contrôler la réalisation du programme national de sûreté de l'aviation civile.

3.1.4 Chaque État contractant précisera à l'intention de l'OACI l'identité de l'autorité compétente désignée en vertu de 3.1.3.

3.1.5 Chaque État contractant réévaluera constamment le niveau de la menace qui existe à l'intérieur de son territoire en tenant compte de la situation internationale et adaptera en conséquence les éléments pertinents de son programme national de sûreté de l'aviation civile.

3.1.6 Chaque État contractant exigera de l'autorité compétente qu'elle crée des moyens qui permettent de coordonner les activités des différents ministères, institutions et autres organismes nationaux chargés des divers aspects du programme national de sûreté de l'aviation civile ou intéressés à ce programme.

3.1.7 Chaque État contractant exigera de l'autorité compétente qu'elle définisse et répartisse les tâches en ce qui concerne la mise en application du programme national de sûreté de l'aviation civile entre les services de l'État, les administrations d'aéroport, les exploitants et les autres intéressés.

3.1.8 Chaque État contractant veillera à établir un programme de sûreté propre à répondre aux besoins du trafic international pour chaque aéroport servant à l'aviation civile internationale.

3.1.9 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant mette à la disposition de ses administrations aéroportuaires, des compagnies aériennes qui exploitent des vols dans son territoire et des autres entités concernées une version écrite des parties pertinentes de son programme national de sûreté de l'aviation civile.*

3.1.10 Chaque État contractant veillera à ce qu'à chaque aéroport servant à l'aviation civile internationale, une autorité soit chargée de coordonner la mise en oeuvre des mesures de sûreté.

3.1.11 Chaque État contractant veillera à ce que soient créés des comités de sûreté d'aéroport chargés de donner des conseils sur l'élaboration et la coordination des mesures et des procédures de sûreté à chaque aéroport servant à l'aviation civile internationale.

3.1.12 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant veille à ce que des dispositions soient prises aux aéroports servant à l'aviation civile internationale, pour faire examiner les objets que l'on soupçonne d'être des engins de sabotage, ou ceux qui présentent d'autres dangers potentiels, et pour leur enlèvement.*

3.1.13 Chaque État contractant veillera à assurer la présence, à ses aéroports servant à l'aviation civile internationale, d'agents dûment habilités et formés adéquatement, pouvant être déployés pour intervenir dans les cas, soupçonnés ou réels, d'intervention illicite contre l'aviation civile internationale.

3.1.14 Chaque État contractant veillera à ce que l'autorité compétente prenne des dispositions pour que les moyens appropriés nécessaires aux services de sûreté soient fournis à chaque aéroport servant à l'aviation civile internationale.

3.1.15 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 les aéroports et les installations au sol utilisés dans l'aviation civile internationale contre des actes d'intervention illicite.

3.1.16 Chaque État contractant exigera de l'autorité compétente qu'elle veille à ce que soient établis et mis en oeuvre des programmes de formation pour garantir l'efficacité du programme national de sûreté de l'aviation civile.

3.1.17 Chaque État contractant exigera des exploitants assurant des liaisons au départ de son territoire qu'ils mettent en oeuvre un programme de sûreté approprié répondant aux exigences du programme national de sûreté de l'aviation civile de cet État.

3.1.18 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant favorise, chaque fois que cela sera possible, la recherche et le développement pour la réalisation d'équipements de sûreté nouveaux répondant mieux aux objectifs de la sûreté de l'aviation civile internationale.*

3.2. Coopération internationale

3.2.1 Chaque État contractant coopérera avec les autres États de façon qu'ils adaptent leurs programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile respectifs selon les besoins.

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

3.2.1.2 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant inclue dans ses accords bilatéraux de transport aérien une clause concernant la sûreté de l'aviation.*

3.2.2 Chaque État contractant s'assurera que les demandes d'autres États relatives à des mesures particulières de sûreté pour un vol spécifique ou des vols spécifiés par des exploitants de ces autres États soient, dans la mesure du possible, satisfaites.

3.2.3 Les États contractants coopéreront, selon les besoins, dans l'élaboration et l'échange de renseignements concernant les programmes de formation.

3.2.4 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant coopère avec les autres États en matière de recherche et de développement d'équipements de sûreté nouveaux répondant mieux aux objectifs de la sûreté de l'aviation civile internationale.*

CHAPITRE 4. MESURES PRÉVENTIVES DE SÛRETÉ

4.1. Objectifs généraux des mesures

4.1.1 Chaque État contractant prendra des mesures pour empêcher que des armes, explosifs ou tous autres engins 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 internationale.

Note.— Lors de l'application de cette norme, une attention particulière doit être accordée à la menace que présentent les engins explosifs dissimulés dans des appareils électriques, électroniques ou à piles ou utilisant de tels appareils, lorsque ceux-ci sont transportés en tant que bagages à main et/ou dans les bagages enregistrés. Le Manuel de sûreté pour la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite (Doc 8973) contient des éléments indicatifs en la matière.

4.1.2 **Recommandation.**— *Il est recommandé que les États contractants veillent 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 dûment habilitées, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, fasse l'objet d'une autorisation spéciale, conformément à la législation des États intéressés.*

4.1.2.1 **Recommandation.**— *Il est recommandé que les États contractants veillent à ce que le transport d'armes dans d'autres cas ne soit autorisé que lorsqu'une personne dûment habilitée et 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.*

4.1.2.2 **Recommandation.**— *Il est recommandé que les États contractants veillent à ce que le pilote commandant de bord soit informé du nombre de personnes armées et de l'emplacement de leur siège.*

4.1.3 Chaque État contractant veillera à ce que l'inspection prévol au point d'origine des aéronefs affectés à des vols internationaux comprenne des mesures pour détecter des objets suspects ou des anomalies qui pourraient dissimuler des armes, des explosifs ou tous autres engins dangereux.

4.1.4 Chaque État contractant adoptera des procédures y compris la notification de l'exploitant en vue de l'inspection des aéronefs dont on a des raisons fondées de croire qu'ils pourraient faire l'objet d'un acte d'intervention illicite, afin de détecter les armes, les explosifs ou autres engins dangereux qui pourraient y être dissimulés.

4.1.5 Chaque État contractant adoptera des mesures pour protéger les aéronefs dont on a des raisons fondées de croire qu'ils pourraient être attaqués pendant qu'ils sont au sol, et pour avertir, aussi longtemps à l'avance que possible, les autorités aéroportuaires de l'arrivée de ces aéronefs.

4.1.6 Chaque État contractant fera procéder à des évaluations et à des inspections des mesures de sûreté.

4.2. Mesures applicables aux passagers et à leurs bagages de cabine

4.2.1 Chaque État contractant veillera à ce que des mesures adéquates soient prises pour contrôler les passagers en correspondance ou en transit, ainsi que leurs bagages de cabine, afin d'empêcher que des articles non autorisés ne soient introduits à bord d'aéronefs effectuant des vols d'aviation civile internationale.

4.2.2 Chaque État contractant veillera à ce qu'il n'y ait aucune possibilité de mélange ni de contact entre passagers ayant été soumis à un contrôle de sûreté et personnes non soumises à un tel contrôle, après le passage des points d'inspection/filtrage de sûreté aux aéroports servant à l'aviation civile internationale; s'il y a mélange ou contact, les passagers en cause, ainsi que leurs bagages de cabine, seront soumis à une nouvelle inspection/filtrage avant d'embarquer dans un aéronef.

4.2.3 Chaque État contractant prendra des dispositions pour veiller à ce que l'exploitant et le pilote commandant de bord soient informés de ce que des passagers sont obligés d'effectuer le vol suite à des mesures judiciaires ou administratives, afin que des dispositions de sûreté appropriées puissent être prises.

4.2.4 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant exige des exploitants assurant des liaisons au départ de son territoire, qu'ils incluent dans leurs programmes de sûreté des mesures et des procédures destinées à assurer la sécurité à bord d'un aéronef lorsque celui-ci doit transporter des passagers obligés d'effectuer le vol parce qu'ils ont fait l'objet de mesures judiciaires ou administratives.*

4.2.5 Chaque État contractant exigera que des dispositions soient prises en ce qui concerne les vols qui font l'objet d'une menace accrue, pour veiller à ce que les passagers qui débarquent ne laissent pas d'objets à bord de l'aéronef lors d'escalas de transit à ses aéroports.

4.3. Mesures applicables aux bagages enregistrés, au fret et aux autres marchandises

4.3.1 Chaque État contractant adoptera des mesures pour que les exploitants, lorsqu'ils assurent des liaisons au départ de leur territoire, ne transportent pas les bagages de passagers qui ne se trouvent pas à bord de l'aéronef, à moins que les bagages séparés des passagers soient soumis à d'autres mesures de contrôle de sûreté.

4.3.2 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant adopte des mesures pour que les bagages enregistrés soient soumis à une inspection/filtrage avant d'être placés à bord des aéronefs.*

4.3.3 Chaque État contractant adoptera des mesures pour que les envois enregistrés comme bagages par des coursiers en vue de leur transport sur des vols de passagers soient soumis à des contrôles de sûreté spécifiques, en plus des mesures prévues en 4.3.1.

4.3.4 Chaque État contractant adoptera des mesures pour que les bagages destinés à être transportés sur des vols de passagers, et pris en charge à partir d'endroits autres que les comptoirs d'enregistrement des aéroports, soient protégés du point de prise en charge jusqu'à ce qu'ils soient placés à bord de l'aéronef.

4.3.5 Chaque État contractant veillera à assurer la mise en application, aux aéroports servant à l'aviation civile internationale, de mesures destinées à protéger les marchandises, les bagages, la poste, les provisions de bord et autres fournitures appartenant aux exploitants, qui sont déplacés sur un aéroport et destinés à être transportés à bord d'un aéronef, en vue de protéger l'aéronef en question contre un acte d'intervention illicite.

4.3.6 Chaque État contractant adoptera des mesures pour que le fret, les envois par coursiers et envois exprès, ainsi que la poste, destinés à être transportés sur des vols de passagers, soient soumis à des contrôles de sûreté appropriés.

4.3.7 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant adopte des mesures pour que les exploitants n'acceptent pas d'expéditions de fret, d'envois par coursiers ou de colis exprès ou de poste en vue de leur*

transport sur des vols de passagers à moins qu'un expéditeur connu ne réponde de la sûreté de ces expéditions ou que celles-ci soient soumises à d'autres contrôles de sûreté pour répondre aux exigences de 4.3.6.

4.3.8 Chaque État contractant exigera que soient prévus, aux aéroports servant à l'aviation civile internationale, des emplacements d'entreposage sûrs où les bagages mal acheminés pourraient être conservés en attendant qu'on les réexpédie, qu'on les réclame ou qu'on s'en débarrasse conformément aux lois locales.

4.3.9 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant prenne les mesures nécessaires pour veiller à ce que les bagages non identifiés soient entreposés dans un emplacement protégé et isolé jusqu'à ce que l'on se soit assuré qu'ils ne contiennent aucun explosif ou autre engin dangereux.*

4.4. Mesures relatives au contrôle d'accès

4.4.1 Chaque État contractant adoptera des procédures et systèmes d'identification destinés à interdire aux personnes ou aux véhicules non autorisés l'accès :

a) au côté piste de l'aéroport servant à l'aviation civile internationale;

b) aux autres zones importantes pour la sûreté de l'aéroport.

4.4.2 Chaque État contractant établira des mesures pour assurer une surveillance adéquate des déplacements de personnes autour des aéronefs et pour interdire l'accès des aéronefs aux personnes non autorisées.

4.5. Mesures relatives à la conception des aéroports

Chaque État contractant veillera à ce que les exigences architecturales et liées à l'infrastructure qui sont nécessaires à l'application optimale des mesures de sûreté de l'aviation civile internationale soient intégrées dans la conception et la construction de nouvelles installations et dans les modifications d'installations existantes aux aéroports.

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

5.1. Aspects opérationnels d'un acte d'intervention illicite

5.1.1 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, jusqu'à ce qu'ils puissent poursuivre leur voyage.

5.1.2 Chaque État contractant qui a la responsabilité d'assurer des services de la circulation aérienne à un aéronef qui est 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 organes 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.

5.1.3 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant veille à ce que les renseignements communiqués à la suite des mesures prises conformément aux dispositions de 5.1.2 soient distribués aussitôt que possible, sur le plan local, aux organes des services de la circulation aérienne intéressés, aux administrations d'aéroport appropriées, à l'exploitant et aux autres intéressés.*

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

5.1.5 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, en reconnaissant 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.

5.2. Comptes rendus

5.2.1 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant échange des renseignements avec les autres États contractants comme il le juge approprié, en fournissant en même temps ces renseignements à l'OACI, sur les plans, les conceptions, les équipements, les méthodes et les procédures destinés à protéger l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite.*

5.2.2 L'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 contractant dont on sait que des ressortissants se trouvent à bord de l'aéronef;
- e) à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

5.2.3 Chaque État contractant concerné par un acte d'intervention illicite exigera de l'autorité compétente qu'elle réévalue les mesures et procédures de sûreté appliquées aux vols internationaux qui ont fait l'objet d'une intervention illicite, et qu'elle prenne les mesures nécessaires pour éliminer les faiblesses en vue d'éviter que de tels incidents ne se reproduisent.

5.2.4 Chaque État contractant concerné par un acte d'intervention illicite fournira à l'OACI tous les renseignements pertinents relatifs aux aspects de sûreté de cet acte, aussitôt que possible après que l'acte aura trouvé sa solution.

5.2.5 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État contractant adopte des mesures pour s'assurer que les personnes agissant à titre officiel ne divulguent pas des informations confidentielles relatives à un acte d'intervention illicite susceptibles de compromettre la sécurité de l'aviation civile internationale.*