



# COMMUNIQUÉ

N° : 64

## L'IATA veut tirer leçon de l'interdiction des appareils électroniques personnels

**14 novembre 2017 (Abu Dhabi)** – L'Association du transport aérien international (IATA) veut qu'on renforce la sûreté de l'aviation en intervenant dans quatre domaines :

- (1) collaboration plus étroite entre les gouvernements pour éliminer les problèmes à long terme liés aux mesures extraterritoriales;
- (2) application universelle de normes mondiales;
- (3) meilleur partage de l'information entre les gouvernements et avec l'industrie; et
- (4) mise en œuvre efficace de capacités technologiques nouvelles et existantes.

« Les gouvernements et l'industrie sont partenaires en matière de sûreté aérienne. Les compagnies aériennes possèdent le savoir-faire opérationnel. Les gouvernements ont les ressources financières et dans le domaine du renseignement. Nous devons réunir toutes ces ressources de façon efficace pour établir un dialogue permanent visant l'amélioration de la sûreté », a déclaré Alexandre de Juniac, directeur général et chef de la direction de l'IATA, dans une allocution à la Conférence mondiale AVSEC de l'IATA tenue à Abu Dhabi, aux Émirats arabes unis.

M. de Juniac a insisté sur ce point. « Nous ne pouvons prévoir le prochain problème de sûreté. Mais il y a des choses dont nous sommes certains. Notre défense commune est renforcée lorsque les gouvernements et l'industrie travaillent de concert. Et si nous pouvons éviter les mesures extraterritoriales à long terme, diriger nos efforts vers des normes mondiales, partager l'information et développer efficacement la technologie, nous serons d'autant plus forts. »

### Mesures extraterritoriales

Les gouvernements doivent éviter le recours à des mesures extraterritoriales à long terme et faire en sorte que les compagnies aériennes n'aient pas à supporter durant une période indéterminée le fardeau financier lié à des mesures non planifiées.

« Les menaces contre l'aviation sont réelles. Et nous comprenons que parfois, des mesures supplémentaires unilatérales de nature extraterritoriale peuvent être inévitables. Mais elles ne peuvent constituer des solutions à long terme et les compagnies aériennes ne devraient pas se retrouver entre deux feux, ramassant les dégâts et supportant des dépenses imprévues sur une période indéterminée alors que les gouvernements ne s'entendent pas sur les mesures nécessaires à la sûreté de leurs citoyens », ajoute M. de Juniac.

L'Administration de la sécurité des transports des États-Unis (TSA) exige que les compagnies aériennes interrogent les passagers se rendant aux États-Unis, ce qui est un exemple

d'exigence extraterritoriale. « Traditionnellement, de telles entrevues sont effectuées par les autorités gouvernementales. À court terme, les compagnies aériennes peuvent paraître en meilleure position pour les réaliser. Mais à long terme, si les gouvernements croient que ces entrevues sont essentielles, alors ils devraient collaborer entre eux et consacrer les ressources nécessaires à cette fonction », selon M. de Juniac.

### **Normes mondiales**

Des normes mondiales sont essentielles pour gérer efficacement la sûreté d'une industrie mondiale. « Les États ont la responsabilité de mettre en œuvre des mesures de sûreté efficaces. L'Annexe 17 de la Convention de Chicago, en vigueur depuis quatre décennies, est claire à ce sujet. Mais il est troublant de constater que 40 % des États ont du mal à mettre en œuvre même les exigences de base. Cela n'est pas suffisant », affirme M. de Juniac.

M. de Juniac a salué la mise au point par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et réclamé sa mise en œuvre rapide. « Le développement et la mise en œuvre sont deux choses différentes, comme nous le voyons clairement en constatant le faible degré de conformité aux exigences de l'Annexe 17. Le renforcement des capacités sera essentiel. Les États devront intégrer les interventions prioritaires décrites dans le GASP à leurs programmes nationaux respectifs de sûreté de l'aviation civile. »

### **Partage de l'information**

Il est essentiel d'améliorer le partage de l'information et la coordination des mesures de sûreté entre les gouvernements et avec l'industrie. L'absence de partage d'information parmi les États se manifeste de plusieurs façons. Les différentes réactions des gouvernements aux menaces, qui ont mené cette année à l'interdiction par les États-Unis et le Royaume-Uni des appareils électroniques personnels sur certaines routes, sont un exemple de la confusion qui peut s'installer. Dans le cas le plus tragique, il est clair que le défaut de partager l'information a contribué à la perte des 298 victimes du vol MH17.

« Alors que les gouvernements ont la responsabilité principale d'assurer la sûreté, nous avons en commun la priorité d'assurer la sécurité des passagers, des membres d'équipage et des aéronefs. Le renseignement est la clé. C'est la seule façon de stopper les terroristes. Et nous appuyons entièrement l'ajout d'une exigence de partage de l'information à l'Annexe 17 de la Convention de Chicago. C'est un pas dans la bonne direction, mais cela ne répond pas entièrement à la nécessité d'un véritable partage multilatéral de l'information sur les risques », soutient M. de Juniac.

De plus, il est important que les gouvernements étendent le partage de l'information aux compagnies aériennes. « Les compagnies aériennes ne réclament pas l'accès aux secrets d'État. Mais si elles comprennent les résultats recherchés par les gouvernements, elles pourront fournir leur expérience opérationnelle pour contribuer à l'obtention de résultats concrets et efficaces », selon M. de Juniac.

## Technologie

La technologie joue un rôle clé dans la sûreté de l'aviation. Par exemple, les équipements de détection des traces d'explosifs ont été essentiels pour la levée de l'interdiction américaine des appareils électroniques personnels en cabine. Et cette technologie deviendra bientôt une norme de l'Annexe 17. L'IATA a souligné deux domaines dans lesquels on pourrait améliorer le développement et l'utilisation de la technologie :

- **Les processus de certification doivent être simplifiés et coordonnés entre les pays.** Nous appuyons entièrement les travaux du Groupe de travail sur l'innovation de la TSA et du programme britannique sur les solutions futures en matière de sûreté de l'aviation (FASS). « Il serait honteux que nous ne puissions profiter rapidement à l'échelle mondiale des résultats de ces efforts pour les appliquer aux processus itératifs d'accréditation », soutient M. de Juniac.
- **Les technologies de l'information devraient être utilisées de façon plus intensive pour que l'information sur les passagers puisse être consultée aux points de contrôle des aéroports.** « L'enquête mondiale menée par l'IATA auprès des passagers fait ressortir que ces derniers trouvent frustrants les processus de sûreté et de contrôle frontalier. Et ils sont disposés à partager de l'information si cela peut faciliter ces processus », affirme M. de Juniac. La technologie biométrique, les systèmes de gestion de l'identité et l'interconnexion des programmes de « voyageurs connus » pour le contrôle frontalier et le contrôle des passagers peuvent contribuer à rendre les processus de sûreté aéroportuaires plus pratiques et robustes.

Le texte intégral du discours est disponible [ici](#).

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec :

Communications corporatives

Tél. : +41 22 770 2967

Courriel : [corpcomms@iata.org](mailto:corpcomms@iata.org)

Notes aux rédacteurs :

- L'IATA (Association du transport aérien international) représente quelque 275 compagnies aériennes qui assurent 83 % du trafic aérien mondial.
- Vous pouvez visiter notre page Twitter – <http://twitter.com/iata2press> – spécialement conçue pour les médias.