

Recommandation 1549 (2002)^[1]

Transport aérien et terrorisme: comment renforcer la sûreté?

1. Le détournement de quatre avions de ligne américains le 11 septembre 2001, qui a entraîné la mort de pratiquement 3 500 personnes à New York et à Washington, souligne la nécessité de mesures de sûreté renforcées dans le transport aérien.
2. L'Assemblée salue les travaux menés depuis longtemps contre le terrorisme aérien par la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) au nom de ses trente-huit Etats membres et rappelle qu'elle-même a toujours accordé son soutien à ces travaux, comme elle l'exprimait dans sa [Recommandation 1099](#) (1989) relative à la sûreté aérienne.
3. L'Assemblée se félicite de l'étroite coopération qui s'est établie depuis les événements du 11 septembre entre la CEAC et l'Union européenne, et du projet de législation que cette dernière a élaboré depuis, en s'inspirant largement des mesures de sûreté aérienne préconisées par la CEAC (*Aviation Security – AVSEC*).
4. L'Assemblée prend note de l'impact considérable que les mesures adoptées ont déjà eu sur le renforcement de la sûreté dans le transport aérien, mais le renforcement de la sûreté devrait être en permanence accompagné d'activités appropriées pour informer l'opinion publique des progrès réalisés.
5. L'Assemblée rappelle l'importance des grandes orientations suivantes sous-tendant le nouveau niveau de sécurité requis:

Au sol

- i. «rapprochement total» entre les bagages et les passagers enregistrés, pour s'assurer qu'aucun bagage isolé n'a été embarqué à bord;
- ii. contrôle de sécurité renforcé des passagers et de leurs bagages à main, ainsi que de tous ceux qui ont accès à des zones interdites au public (par exemple les éléments liés aux services de restauration, aux points en franchise de douane et aux services à bord);
- iii. contrôle total des bagages enregistrés, le plus tôt possible, et au plus tard d'ici à la fin de 2002;

- iv. vérifications avant le décollage, à l'intérieur et à l'extérieur des appareils;
- v. application du régime spécial de sûreté élaboré par la CEAC pour les transports de marchandises, de courrier et de paquets express;

En vol

- vi. prévention de toute tentative d'accès au cockpit par des personnes non autorisées, par exemple par l'installation de portes équipées de barres et de serrures capables de résister à des balles et à des explosifs, qui permettent dans le même temps aux membres de l'équipage d'accéder au reste de l'appareil et d'en garder le contrôle, mais aussi de sortir en cas d'urgence;
- vii. maintien du contact permanent entre le sol et l'appareil par des communications vocales; communication par transpondeur, qui donne la localisation de l'appareil, sous l'autorité d'Eurocontrol en tant que «point focal régional européen» pour les informations de nature civile et militaire sur la gestion du trafic aérien; et possibilité de donner l'alerte en pressant un bouton spécial en cas de déclenchement d'une attaque terroriste;
- viii. présence, à la discrétion de chaque pays, de personnel de sécurité armé à bord, et acceptation de cette présence au niveau international par des accords internationaux;

Mise en œuvre

- ix. la mise en œuvre et le maintien en permanence du nouveau niveau de sûreté devraient être assurés par des équipes d'audit (inspection) aux plans européen et mondial, de préférence par l'expansion du programme d'audit des aéroports mis en place par la CEAC pour la sûreté aérienne, programme qui est déjà opérationnel.

6. Etant donné que le terrorisme aérien se joue des frontières nationales, l'Assemblée invite le Comité des Ministres du Conseil de l'Europe, au sein duquel sont représentés l'ensemble des Etats membres de l'Union européenne, de la CEAC et d'Eurocontrol ainsi que cinq autres pays, à veiller à ce que la totalité des mesures ci-dessus, telles qu'elles sont préconisées dans les recommandations de l'AVSEC de la CEAC et dans la législation prévue par l'Union européenne, soit mise en œuvre de toute urgence sur le territoire de l'ensemble des quarante-trois Etats membres du Conseil de l'Europe.

7. L'Assemblée invite en outre à ce que soient rapidement développés des moyens supplémentaires d'identification des passagers, par exemple la reconnaissance informatique de caractéristiques faciales et oculaires (iris) et les empreintes de main.

8. Enfin, reconnaissant que les attentats terroristes en vol touchent le monde entier, l'Assemblée invite le Comité des Ministres, la CEAC, Eurocontrol et l'Union européenne à œuvrer pour que les mesures ci-dessus soient le plus rapidement possible mises en place dans le monde entier, par le biais de l'Organisation internationale de l'aviation civile.

[1] *Discussion par l'Assemblée* le 23 janvier 2002 (5e séance) (voir [Doc. 9296](#), rapport de la commission des questions économiques et du développement, rapporteur: M. Billing).

Texte adopté par l'Assemblée le 23 janvier 2002 (5e séance).