



Déclarations et Discours

N° 85/4

MESURES EN VUE DE PRÉVENIR LE TERRORISME AÉRIEN

Notes pour une allocution adressée à l'Organisation de l'aviation civile internationale par M. Donald F. Mazankowski, ministre des Transports, à Montréal, le 27 juin 1985

De nombreuses raisons ont permis la création de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), il y a plus de 41 ans, et elles nous réunissent ici aujourd'hui.

En effet, les fondateurs de l'OACI avaient reconnu l'importance de l'aviation civile dans la sauvegarde de la paix mondiale, dans le préambule de la Convention de Chicago : « L'aviation civile internationale pourra contribuer grandement à établir et à cimenter l'amitié et la bonne entente entre les pays et les peuples de notre planète, *mais, utilisée à mauvais escient, elle peut compromettre la sécurité.* »

C'est le cas qui nous accable aujourd'hui. Nous pleurons en effet la mort de 329 passagers et membres d'équipage (dont la plupart sont des Canadiens) survenue dimanche dernier et due apparemment à une explosion à bord du vol 182 d'Air India en provenance de Toronto et Montréal. Par ailleurs, des citoyens japonais ont péri, ou ont subi des blessures, le même jour lorsqu'une bombe qui se trouvait dans les bagages du vol 003 de CP Air a explosé à l'aéroport international de Narita. Et comment ne pas nous souvenir également de la récente tragédie qui s'est produite à Francfort. À l'instar des autres pays, nous prions le ciel afin que le conflit causé par la prise des otages à Beyrouth soit résolu sans aucune autre effusion de sang.

Le Canada a toujours dénoncé avec véhémence le fléau du terrorisme. Le Premier ministre déclarait cette semaine : « Nous ne pouvons douter de la réalité du terrorisme. Au nom du terrorisme international, les lâches commettent l'un des actes les plus répréhensibles qui soient et prennent des innocents comme otages, les tuent ou les blessent gravement. »

Au cours des jours suivant les tragédies qui ont frappé Air India et CP Air, plusieurs experts de l'OACI et de l'aviation internationale ont déclaré que les aéroports du Canada jouissent de mesures de sécurité parmi les plus efficaces au monde. Ils ont certes tracé là un tableau flatteur de la situation, mais n'oublions pas que les deux drames de ces derniers jours ont causé la mort de 331 personnes. Depuis lors, le gouvernement du Canada a renforcé ses mesures de sécurité.

Le Premier ministre a ordonné à notre comité de sécurité et de renseignements de se pencher sur tous les aspects de la sécurité des aéroports et des compagnies aériennes. Le comité devra dans les plus brefs délais recommander des améliorations à apporter à notre système de sécurité pour éviter que de telles tragédies ne se reproduisent. Notre gouvernement communiquera, par l'intermédiaire de l'OACI, les constatations et les recommandations du comité aux responsables de la sécurité de l'aviation internationale.

Cependant, dans l'immédiat, nous avons augmenté les mesures de sécurité dans nos aéroports : nous procédons en effet à un filtrage plus serré des passagers et des bagages et avons instauré une quarantaine de 24 h pour les cargaisons non périssables. De plus, nous avons déjà commandé 20 machines radiographiques supplémentaires qui nous permettront de détecter les bombes que pourraient contenir les bagages et nous procéderons à d'autres acquisitions dès que nous aurons déterminé nos autres besoins.

Toutefois, peu importe les mesures prises par le Canada, la sécurité de l'aviation civile nationale repose sur la collaboration, la coordination et l'action concertée de tous les pays.

Le choc causé par les récents événements tragiques est d'autant plus grand que jusqu'à maintenant, le système de transport aérien civil du Canada n'a été que rarement la cible des terroristes. Le fait que ces derniers aient décidé de sévir dans l'un des pays les plus pacifiques du monde démontre à quel point chaque pays est vulnérable. Ainsi que nous le rappelait le Secrétaire général des Nations unies dans le discours qu'il prononçait hier, à San Francisco, pour commémorer la signature de la Charte de l'ONU, en 1945: « Il est tragiquement évident que nous devons déployer de toute urgence des efforts coordonnés multilatéralement pour endiguer le terrible phénomène du terrorisme. »

Toutes les nations éprouvent les mêmes difficultés. Sans conjuguer leurs efforts, elles ne pourront se prémunir contre cette plaie qu'est le terrorisme, ni trouver de solution durable à leurs problèmes. L'OACI constitue la tribune toute indiquée pour l'élaboration de cette solution.

Aujourd'hui, je souhaiterais soumettre à l'OACI un certain nombre de propositions destinées à rehausser la sécurité aérienne.

- 1) Je propose que l'OACI entreprenne de toute urgence la révision des normes et des pratiques recommandées, en vigueur, en matière de sécurité aérienne. L'OACI devrait en effet repérer les secteurs susceptibles d'amélioration; déterminer s'il y a lieu de convertir en normes certaines pratiques recommandées; et déterminer si l'établissement de nouvelles normes ou de nouvelles pratiques recommandées s'impose.
- 2) Je propose que l'OACI étende son programme de contrôle de l'application des mesures de sécurité aux aéroports du monde entier, en coopération avec le gouvernement du pays concerné. L'OACI devrait, pour chaque aéroport étudié, rendre compte de ses constatations et recommander toutes les améliorations nécessaires.
- 3) Il y aurait lieu d'envisager la création, au sein de l'OACI, d'un groupe d'experts en matière de sécurité de l'aviation civile qui seraient chargés d'enquêter sur toutes les lacunes susceptibles d'affecter sérieusement la sécurité. Les enquêteurs auraient pour mandat de déterminer les facteurs en jeu dans un incident de sorte que l'on puisse élaborer et mettre en œuvre dans le monde entier des mesures correctives destinées à éliminer ces lacunes.
- 4) Je propose que l'OACI élabore une clause type en matière de sécurité dont on pourrait se servir dans les ententes bilatérales qui régissent les échanges de droits entre les pays au chapitre de la circulation aérienne.

5) La chaîne des éléments qui composent la sécurité de l'aviation civile ne peut pas être plus forte que son maillon le plus faible. Ceci dit, certains États membres de l'OACI peuvent ne pas disposer des moyens d'atteindre des normes suffisamment élevées en matière de sécurité. L'OACI devrait préparer les milieux de l'aviation civile internationale à contribuer au renforcement des mesures de sécurité. Les ressources matérielles, financières et techniques nécessaires pourraient être obtenues par le truchement des programmes bilatéraux et multilatéraux existants. Mes collègues du Cabinet et moi-même avons déjà commencé à discuter des mesures positives à prendre relativement à ces questions.

6) L'OACI devrait songer à la meilleure façon d'amener tous ses membres à ratifier les conventions de Tokyo, de La Haye et de Montréal concernant la répression des actes criminels contre l'aviation civile. Elle devrait également songer à doter ses membres des moyens leur permettant d'appliquer rigoureusement ces conventions.

7) J'exhorte l'OACI, lorsqu'elle examinera toutes ces propositions, à consulter les associations professionnelles compétentes. Je songe à l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes et à la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne, pour qui la promotion de la sécurité du transport aérien civil est littéralement une question de vie ou de mort. Nous devons solliciter leur expérience.

Outre ces propositions, il existe un certain nombre d'initiatives que le Canada prendra sans délai. J'ai déjà fait mention de l'étude que mène actuellement notre Comité de sécurité et de renseignements en ce qui concerne tous les aspects de notre dispositif de sécurité des aéroports et des compagnies aériennes.

Tout comme la plupart des États membres de l'OACI, le Canada a établi des paramètres généraux contenant les grandes lignes des mesures de sécurité que doivent adopter les transporteurs aériens. Afin de se conformer à ces normes, les transporteurs ont le choix d'utiliser les diverses méthodes qui conviennent le mieux à leur type d'exploitation.

Notre gouvernement examinera la nécessité d'établir des normes de sécurité plus précises, notamment en ce qui concerne les niveaux de formation de tout le personnel aéronautique. Nous envisagerons de contrôler plus étroitement les méthodes qu'utiliseront les transporteurs aériens pour se conformer aux normes de sécurité. Nous nous pencherons également sur les moyens de conseiller plus directement les transporteurs aériens afin de garantir le respect de normes précises en matière de sécurité.

Les pratiques du Canada en matière de navigabilité aérienne sont bien établies et de premier ordre. Elles ont d'ailleurs récemment fait l'objet d'une revue et d'une évaluation par Monsieur le juge Charles Dubin. Il nous faut maintenant voir si une démarche aussi exhaustive conviendrait à tous les aspects de la sécurité, en particulier à la sélection et à la formation de tout le personnel de l'aviation civile. J'étudie actuellement cette facette de la sécurité aérienne avec les fonctionnaires de mon Ministère.

Un des aspects principaux de cette revue portera sur les mesures destinées à empêcher l'accès sans autorisation à tout aéronef commercial à partir de l'aire de trafic, de la piste et des passerelles d'embarquement des aéroports.

Nous nous attacherons à améliorer la sécurité de la manutention des bagages. Le système actuel date d'une époque plus paisible. Il nous a été d'une grande utilité, mais les multiples dangers du terrorisme nous obligent aujourd'hui à prendre de nouvelles mesures.

Nous étudierons une technologie plus avancée qui permette aux compagnies aériennes de repérer rapidement, avant le décollage, tous les bagages consignés par un passager qui ne monte pas dans l'avion. Cette situation s'est apparemment produite à bord du vol 003 de CP Air pour Tokyo. Les transporteurs aériens doivent pouvoir retrouver et enlever de tels bagages avant que le vol ne soit autorisé à se poursuivre.

Le Canada examinera deux autres questions critiques.

Nous nous pencherons premièrement sur la conception de dispositifs de détection à bord des avions dont se serviraient les équipages pour détecter tout engin suspect, qu'un passager aurait réussi à monter à bord, même après la vérification de sécurité à l'aéroport.

Deuxièmement, nous examinerons la conception d'un système de détection au point de chargement des bagages enregistrés. Souvent, entre leur enregistrement et leur chargement, les bagages couvrent une distance considérable et sont manutentionnés par de nombreux intermédiaires. Les risques sont grands, malgré tous les contrôles exercés..

Un système de détection au point de chargement permettrait de vérifier une dernière fois les bagages au moment où ils sont chargés dans l'appareil. Des dispositifs de détection pourraient possiblement être installés pour balayer les conteneurs de bagages qui sont chargés à bord des gros-porteurs. De même, ils pourraient possiblement être installés sur les convoyeurs qui desservent les petits avions. Un tel système résoud du même coup les problèmes de sécurité que posent les bagages en transit.

De plus, le Canada étudiera la technologie nécessaire pour mieux conserver et récupérer les enregistreurs de conversations du poste de pilotage et les enregistreurs de données de vol. Nous nous préoccupons beaucoup du fait que ces pièces essentielles d'équipement sont rarement retrouvées.

En sommes-nous au point où nous sommes forcés de nous demander, pour protéger le public, si des services aériens doivent se poursuivre à des endroits où un niveau adéquat de sécurité n'est pas maintenu ?

J'invite cette organisation et ses États membres à se pencher sérieusement sur la question.

L'OACI et le Canada peuvent être fiers des progrès de l'aviation civile. Il reste toutefois des améliorations que nous pouvons et que nous devons apporter pour sauvegarder nos citoyens contre les actes de terrorisme. C'est le moins que nous puissions faire pour honorer la mémoire des innocentes victimes du terrorisme.

S/C