PARLIAMENTARY ASSEMBLY
OF THE
COUNCIL OF EUROPE

29 June 1987 **Doc. 5752**

REPORT

on aviation security and safety[1]

(Rapporteur : Mr BJÖRCK)

I. Draft resolution

presented by the Committee on Economic Affairs and Development[2]

The Assembly,

1. Having regard to the report on aviation security and safety presented by its Committee on Economic Affairs and Development (Doc. 5752);

2. Attaching the greatest importance to the strict implementation of the various legal instruments, recommendations and programmes in the field of security and safety of the International Civil Aviation Organisation (ICAO), the European Civil Aviation Conference (ECAC) and the International Air Transport Association (IATA), and taking into account the work of the European Parliament in this field;

3. Recalling its Recommendation 1010 (1985) on aviation security, and reiterating its outrage at past acts of terrorism perpetrated against innocent passengers and crew of aircraft, and its deep concern at the fact that some countries do not implement fully the relevant international conventions and recommendations on the unlawful seizure of aircraft and on safety in the air;

1. See Recommendation 1010 (1985).

2. *a.* Unanimously adopted by the committee on 29 June 1987.

Members of the committee: MM. *Debétaz (Chairman), Unland, Valleix, (Vice-Chairmen),* Aarts *(Alternate: Tummers),* Albert *(Alternate: Gil), de Arespacochaga, Arnalds, Blenk,* Buttigieg, Carvalhas, *Celebi, Close,* Colajanni *(Alternate: Pollidoro),* Declercq, Ferrari Aggradi *(Alternate: Giust), Gassner,* Georgakopoulos *(Alternate: Glinavos), Goerens,* Sir Anthony Grant, MM. *Hesele,* Holtz *(Alternate:* Mrs *Luuk), Jessel, Johnsen,* Lilaia, Masciadri, Millan *(Alternate: Parry),* Miville, Papaligouras *(Alternate: Hatzigakis),* Pettersson, *Portier,* Ruet, *Rumpf, van Tets,* Mrs af Ugglas *(Alternate:* Mr *Björck),* MM. Voigt, *Yaşa.*

N.B. The names of those who took part in the vote are printed in italics.

b. See Resolution 879 (Standing Committee, 1 July 1987).

ASSEMBLÉE PARLEMENTAIRE
DU
CONSEIL DE L'EUROPE

29 juin 1987 **Doc. 5752**

RAPPORT

sur la sûreté et la sécurité de l'aviation[1]

(Rapporteur : M. BJÖRCK)

I. Projet de résolution

présenté par la commission des questions économiques et du développement[2]

L'Assemblée,

1. Considérant le rapport sur la sûreté et la sécurité de l'aviation présenté par sa commission des questions économiques et du développement (Doc. 5752);

2. Attachant la plus grande importance à la mise en œuvre rigoureuse des divers instruments juridiques, recommandations et programmes dans le domaine de la sûreté et de la sécurité de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), de la Commission européenne de l'aviation civile (CEAC) et de l'Association du transport aérien international (IATA), et tenant compte des travaux du Parlement européen dans ce domaine;

3. Rappelant sa Recommandation 1010 (1985) relative à la sécurité de l'aviation, et réitérant son indignation devant les actes passés de terrorisme perpétrés à l'encontre des passagers et des équipages innocents d'avions civils, et sa vive préoccupation du fait que certains pays ne mettent pas pleinement en œuvre les conventions et recommandations internationales pertinentes sur la capture illicite d'aéronefs et sur la sécurité aérienne;

1. Voir Recommandation 1010 (1985).

2. *a.* Adopté à l'unanimité par la commission le 29 juin 1987.

Membres de la commission: MM. *Debétaz (Président), Unland, Valleix (Vice-Présidents),* Aarts *(Remplaçant: Tummers),* Albert *(Remplaçant: Gil), de Arespacochaga, Arnalds, Blenk,* Buttigieg, Carvalhas, *Celebi, Close,* Colajanni *(Remplaçant: Pollidoro),* Declerq, Ferrari Aggradi *(Remplaçant: Giust), Gassner,* Georgakopoulos *(Remplaçant: Glinavos), Goerens,* Sir Anthony Grant, MM. *Hesele,* Holtz *Remplaçant:* M^me^ *Luuk), Jessel, Hohnsen,* Lilaia, Masciadri, Millan *(Remplaçant: Parry),* Miville, Papaligouras, *(Remplaçant: Hatzigakis),* Petterson, *Portier,* Ruet, *Rumpf, van Tets,* M^me^ af Ugglas *(Remplaçant:* M. *Björck),* MM. Voigt, *Yaşa.*

N.B. Les noms des membres qui ont pris part au vote sont soulignés en italique.

b. Voir Résolution 879 (Commission Permanente, 1^er^ juillet 1987).

4. Considering that it is the responsibility of governments to guarantee that there be no havens for criminals who have interfered unlawfully with civil aviation, and that boycott measures should be envisaged against airports and airlines of countries that show themselves tolerant towards acts of terrorism or breach the international conventions on air piracy, or do not offer adequate security;

5. Welcoming the decisions taken at the European Conference of Ministers responsible for Combating Terrorism held in November 1986, notably the proposal that the closest counsellors of the Ministers responsible for Combating Terrorism study ways in which co-operation among the Council of Europe member states and between the latter and non-member states could be extended;

6. Recognising that the safety record of the air transport industry continues to be at a high level, due in large part to the priority given to safety by airlines and governments, but noting that there has been growing public interest in safer procedures and practices (in cabin, air traffic control, human interaction, fleet maintenance), and supporting all action to this end,

7. Calls on the Council of Europe member states:

In respect of security:

i. to intensify their international co-operation in the fight against terrorism, to improve security, notably at airports, and to take stronger action to increase the protection of crews and passengers of civil aircraft;

ii. fully to implement the resolution and statement on the ECAC policy in the field of aviation security, adopted on 21 June 1985 and as supplemented in 1987 by a chapter on the handling of hijackedaircraft;

iii. to develop their bilateral and multilateral co-operation for combating terrorism, and to act firmly against terrorism involving abuse of diplomatic or consular privileges and immunities;

iv. to ensure inspection of diplomats, airline and airport staff and their baggage before boarding aircraft, while observing the rules on immunities and privileges of diplomats and on the protection of secrecy according to international law;

4. Estimant qu'il incombe aux gouvernements de veiller à ce que les criminels qui se sont livrés à des actes d'intervention illicite contre l'aviation civile ne trouvent aucun refuge, et que des mesures de boycott soient envisagées contre les aéroports et les compagnies aériennes des pays qui se montrent complaisants à l'égard des actes de terrorisme ou des violations des conventions internationales sur la piraterie aérienne, ou n'offrent pas une sécurité adéquate;

5. Se félicitant des décisions prises lors de la Conférence européenne des ministres responsables de la lutte contre le terrorisme, tenue en novembre 1986, notamment la proposition de charger les conseillers les plus proches des ministres responsables de la lutte contre le terrorisme d'étudier divers moyens d'élargir la coopération entre les Etats membres du Conseil de l'Europe et entre ces derniers et les Etats non membres;

6. Reconnaissant qu'un haut degré de sécurité continue d'être assuré dans le secteur du transport aérien, ce qui s'explique dans une large mesure par la priorité que les compagnies aériennes et les gouvernements accordent à la sécurité, mais observant que le public manifeste son souci d'une plus grande sécurité des procédures et des pratiques suivies (que ce soit à l'intérieur de la cabine, dans la surveillance du trafic aérien, au niveau des interactions humaines ou dans l'entretien des appareils), et appuyant toutes les initiatives allant dans ce sens,

7. Invite les Etats membres du Conseil de l'Europe:

En ce qui concerne la sûreté:

i. à intensifier leur coopération internationale dans la lutte contre le terrorisme, à améliorer la sécurité, notamment dans les aéroports, et à prendre des mesures plus énergiques pour augmenter la protection des équipages et des passagers des avions civils;

ii. à mettre pleinement en œuvre la résolution et la déclaration sur la politique de la CEAC dans le domaine de la sûreté de l'aviation, adoptées le 21 juin 1985 et complétées en 1987 par un chapitre sur le traitement des aéronefs détournés;

iii. à développer leur coopération bilatérale et multilatérale pour lutter contre le terrorisme, et à agir avec fermeté contre le terrorisme comportant l'abus de privilèges et immunités diplomatiques ou consulaires;

iv. à procéder à l'inspection des diplomates, des personnels des compagnies aériennes et des aéroports et de leurs bagages avant l'embarquement, tout en observant les règles prévues par le droit international en ce qui concerne les immunités et les privilèges des diplomates, ainsi que la protection du secret;

v. to support the elaboration within ICAO of a new legal instrument to make all acts of unlawful interference with civil aviation international offences requiring the prosecution or extradition of the perpetrators;

vi. to implement fully Annex 17, on security, to the Chicago Convention with all its amendments, ICAO's security manual, and the recommendations formulated by the experts of IATA following security surveys of airports with a view to maintaining and strengthening their security;

vii. to envisage appropriate sanctions against airports and airlines of countries that show themselves tolerant towards acts of aviation terrorism or breach the international conventions on the unlawful interference with civil aviation or security;

In respect of safety:

viii. to continue their efforts to increase the safety of air transport, notably by harmonising the various safety measures with the existing international standards in order to reduce the risk of human error, and to give full support to international co-operation in this field, especially to the current work within ICAO;

ix. to adhere to the Joint Airworthiness Requirements Agreement No. 25 (JAR 25) on the registration of airplanes, and to recognise any registration on an airline in another state under JAR 25;

x. to work for the improvement and installation of fire-resistant seating fabrics and interior trim, floor-level emergency lights, improved and standardised life jackets and smoke detectors, and to consider the installation of smoke hoods within all passenger aircraft;

xi. to support the idea of creating a high-level independent committee which would deal with suggestions and complaints for violations of air safety rules, produce an annual safety audit, including the analysis of accidents and incidents on European routes, and who would have the responsibility to act as a channel for public and industry comment on safety standards;

xii. carefully to analyse the incidence on safety of the increase in flights resulting from the liberalisation of national or international air transport policies, and to ensure that safety standards, particularly air traffic control, are not negatively affected by this development;

xiii. to intensify international co-operation with a view to making arrangements so that

v. à soutenir l'élaboration au sein de l'OACI d'un nouvel instrument juridique visant à ériger tous les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile en infractions internationales exigeant la poursuite ou l'extradition de leurs auteurs;

vi. à mettre pleinement en œuvre l'Annexe 17, sur la sûreté, de la Convention de Chicago avec tous ses amendements, le manuel de sécurité de l'OACI, ainsi que les recommandations formulées par les experts de l'IATA à la suite d'inspections sur la sécurité des aéroports en vue de maintenir et de renforcer leur sûreté;

vii. à envisager des sanctions contre les aéroports et les compagnies aériennes de pays qui se montrent complaisants à l'égard d'actes de terrorisme contre l'aviation ou qui violent les conventions internationales sur l'intervention illicite en matière d'aviation civile et de sûreté;

En ce qui concerne la sécurité:

viii. à poursuivre leurs efforts en vue d'augmenter la sécurité du transport aérien, notamment en harmonisant les diverses mesures de sécurité avec les normes internationales en vigueur afin de réduire le risque d'erreur humaine, et à appuyer pleinement la coopération internationale dans ce domaine, en particulier les travaux en cours dans le cadre de l'OACI;

ix. à adhérer au Code de navigabilité commun n° 25 (JAR 25) sur l'enregistrement des avions, et à reconnaître tout enregistrement conforme au JAR 25 des avions d'un autre Etat;

x. à s'employer à l'amélioration et à l'installation de tissus de sièges et de décorations intérieures ignifugés, de lumières de secours au niveau du plancher, de gilets de sauvetage améliorés et normalisés et de détecteurs de fumée, et à étudier la possibilité d'équiper tous les appareils civils de cagoules anti-fumée;

xi. à appuyer l'idée de créer une commission indépendante de haut niveau pour traiter des suggestions et des réclamations relatives à des violations des règles de sécurité aérienne, pour réaliser un bilan annuel de la sécurité comprenant une analyse des accidents et des incidents survenus sur des vols en Europe, et pour assumer la responsabilité de centraliser les observations du public et de l'industrie sur les normes de sécurité;

xii. à analyser minutieusement l'incidence sur la sécurité de l'augmentation des vols découlant de la libéralisation des politiques de transport aérien national ou international, et à veiller à ce que les normes de sécurité, notamment le contrôle du trafic aérien, ne souffrent pas de ce développement;

xiii. à intensifier la coopération internationale en vue de prendre des dispositions visant à ce

duty-free purchases are either made on arrival, or to finding other adequate solutions to the safety hazards inherent in the transport of duty-free purchases;

xiv. to strengthen European co-operation in the field of air traffic control notably through Eurocontrol.

II. Explanatory memorandum
by Mr BJÖRCK

Part I: Security

I. *Introduction*

1. Since mid-1985, when the Committee of Economic Affairs and Development presented a report on aviation security (Doc. 5429) to the Standing Committee in Hamburg, an unusually high number of acts of unlawful interference against civil aviation have been committed. There have been aircraft seized in flight and on the ground, bomb explosions in the air and on the ground, an aircraft shot down by a missile and savage attacks on airports by terrorists. In every case, senseless death and destruction. A list of key terrorist attacks involving aviation is appended to this report.

2. These and other brutal acts by terrorists have resulted in a major expansion of activities by international organisations designed to increase international co-operation against terrorism and improve security, notably at airports.

II. *Work in the Council of Europe*

3. In 1977 the Council of Europe member states concluded the European Convention on the Suppression of Terrorism which incorporates the ICAO Conventions on civil aviation security mentioned below. This convention "depoliticises" certain particularly serious offences for the purpose of extradition and mutual assistance. It has been ratified by all the Council of Europe member states with the exception of France, Greece, Ireland and Malta. However, these countries have recently announced their intention to ratify the convention.

4. In 1982, the Committee of Ministers adopted Recommendation No. R (82) 1 on international co-operation in the prosecution and punishment of acts of terrorism. This text seeks to render existing practices of mutual assistance simpler and more expeditious, to improve and speed up the exchange of information and to provide means

que les achats de produits détaxés soient effectués à l'arrivée des vols, ou de trouver d'autres solutions appropriées pour éviter que la sécurité ne soit menacée par le transport de produits détaxés;

xiv. à renforcer la coopération européenne en matière de contrôle du trafic aérien, notamment par l'intermédiaire d'Eurocontrol.

II. Exposé des motifs
par M. BJÖRCK

Première partie: La sûreté

I. *Introduction*

1. Depuis la mi-1985, date à laquelle la commission des questions économiques et du développement a présenté un rapport sur la sécurité de l'aviation (Doc. 5429) à la Commission Permanente réunie à Hambourg, un nombre inhabituellement élevé d'actes d'intervention illicite contre l'aviation civile ont été commis. Il y a eu des détournements d'avions en vol et au sol, des explosions de bombes en vol et au sol, la destruction en vol d'un avion par un missile et des attentats sauvages dans les aéroports par des terroristes, avec chaque fois des morts et des destructions inutiles. On trouvera en annexe au présent rapport une liste des principales attaques terroristes contre l'aviation.

2. Ces événements et d'autres actes de violence des terroristes ont entraîné une intensification des activités des organisations internationales en vue d'accroître la coopération internationale contre le terrorisme et d'améliorer la sûreté, notamment dans les aéroports.

II. *Travaux au sein du Conseil de l'Europe*

3. En 1977, les Etats membres du Conseil de l'Europe ont conclu la Convention européenne pour la répression du terrorisme qui englobe les conventions de l'OACI concernant la sécurité de l'aviation civile mentionnées ci-dessous. Cette convention «dépolitise» certaines infractions particulièrement graves aux fins d'extradition et d'entraide. Elle a été ratifiée par tous les Etats membres du Conseil de l'Europe à l'exception de la France, de la Grèce, de l'Irlande et de Malte. Toutefois, ces pays ont récemment annoncé leur intention de la ratifier.

4. En 1982, le Comité des Ministres a adopté la Recommandation n° R (82) 1 concernant la coopération internationale en matière de poursuite et de répression des actes de terrorisme. Le texte s'efforce de simplifier et d'accélérer les pratiques existantes d'entraide, d'améliorer et d'activer l'échange d'informations et de permettre la coordi-

of co-ordinating prosecution and trial in cases where terrorist crimes have an international character.

5. Recommendation 1010, adopted by the Standing Committee on 1 July 1985 in Hamburg, recommended that the Council of Europe member states, insofar as they had not yet done so, sign and ratify the European Convention on the Suppression of Terrorism and the following ICAO conventions:

— the Tokyo Convention on offences and certain other acts committed on board aircraft of 1963,

— the Hague Convention for the suppression of the unlawful seizure of aircraft of 1970, and

— the Montreal Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of civil aviation of 1971.

6. The recommendation also urged for the full implementation of the resolution and statement on the ECAC policy in the field of aviation security adopted at the Council of Europe on 21 June 1985 and invited the member states of the Council of Europe to strengthen international co-operation against terrorism and to set up a special working party to work out proposals on the best ways and means of implementing these proposals.

7. Following Recommendation 1010, a ministerial conference on terrorism attended by Ministers of Justice and the Interior was held in early November 1986. At this conference the ministers acknowledged, among other things, the need for enhanced action based on improved international security systems and on co-ordinated judicial and diplomatic measures. The ministers also called on member states to reinforce and develop bilateral and multilateral co-operation for combating terrorism and to act firmly against terrorism involving abuse of diplomatic or consular privileges and immunities.

8. The conference adopted three resolutions:

In Resolution No. 1 concerning closer co-operation between the member states of the Council of Europe in all fields relating to the combat against terrorism, the conference recommended that the Committee of Ministers entrust the closest counsellors of the ministers responsible for combating terrorism with a study of questions relating to the implementation of the conference proposals. The counsellors should, in particular, study various ways in which co-operation among the Council of Europe member states could be extended. In Resolution No. 2, concerning adherence to international instruments, the conference recommendation de la poursuite et du procès dans les cas où les crimes terroristes ont un caractère international.

5. La Recommandation 1010, adoptée par la Commission Permanente le 1er juillet 1985 à Hambourg, recommandait aux Etats membres du Conseil de l'Europe, dans la mesure où ils ne l'avaient pas encore fait, de signer et ratifier la Convention européenne pour la répression du terrorisme et les conventions suivantes de l'OACI:

— la Convention de Tokyo de 1963 relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs;

— la Convention de La Haye de 1970 pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, et

— la Convention de Montréal de 1971 pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité et l'aviation civile.

6. La recommandation exhortait également à mettre pleinement en œuvre la résolution et la déclaration sur la politique de la CEAC dans le domaine de la sûreté de l'aviation, adoptées au Conseil de l'Europe le 21 juin 1985, et invitait les Etats membres du Conseil de l'Europe à renforcer la coopération internationale contre le terrorisme et à créer un groupe de travail spécialement chargé d'élaborer des propositions sur les meilleures voies et moyens de mettre en œuvre ces propositions.

7. A la suite de la Recommandation 1010, une Conférence européenne des ministres responsables de la lutte contre le terrorisme a été organisée au début de novembre 1986 avec la participation des ministres de la Justice et de l'Intérieur. Au cours de cette conférence, les ministres ont reconnu la nécessité d'une action plus efficace, fondée sur des systèmes de sûreté internes améliorés et notamment sur la coordination des mesures judiciaires et diplomatiques. Les ministres ont également demandé aux Etats membres de renforcer et de développer la coopération bilatérale et multilatérale pour lutter contre le terrorisme et d'agir avec fermeté contre le terrorisme comportant l'abus de privilèges et immunités diplomatiques ou consulaires.

8. La conférence a adopté trois résolutions:

Dans la Résolution nº 1 relative au renforcement de la coopération entre les Etats membres du Conseil de l'Europe dans tous les domaines touchant à la lutte contre le terrorisme, la conférence a recommandé au Comité des Ministres de charger les conseillers les plus proches des ministres responsables de la lutte contre le terrorisme d'étudier les problèmes relatifs à la mise en œuvre de ses propositions. Ces conseillers devraient notamment étudier divers moyens d'élargir la coopération entre les Etats membres du Conseil de l'Europe. Dans la Résolution nº 2, concernant l'adhésion aux instruments internationaux, la con-

mended member states to adhere to the relevant European[1] and other international conventions — including the ICAO conventions[2] — and to withdraw some or all of the reservations they may have made. Resolution No. 3 concerns co-operation in measures to counter terrorism involving abuse of diplomatic or consular privileges and immunities and terrorism directed at diplomatic or consular representatives.

III. *International Civil Aviation Organisation (ICAO)*

9. ICAO has become a focal point for the development of aviation security programmes on an international level. The ICAO was set up in 1944 at the Chicago Conference in which 52 states participated and which led to the adoption of the Convention on International Civil Aviation (the Chicago Convention). This text, although it constitutes the essential basis of public international law in the field of international civil aviation, is nevertheless limited by its first article which stipulates that each member state possesses complete and exclusive sovereignty over the atmospheric air space above its territory. According to Articles 37 and 38 of the Chicago Convention, states undertake to contribute towards the attainment of the highest possible degree of uniformity in regulations and standards and, where necessary, to communicate any differences which exist between the stan-

1. In particular:

— the European Convention on the Suppression of Terrorism of 27 January 1977;

— the European Convention on Extradition of 13 December 1957, and its additional protocols;

— the European Convention on Mutual Assistance in Criminal Matters of 20 April 1959, and its additional protocol;

— the European Convention on the International Validity of Criminal Judgments of 28 May 1970;

— the European Convention on the Transfer of Proceedings in Criminal Matters of 15 May 1972;

— the Convention on the Transfer of Sentenced Persons of 21 March 1983;

— the European Convention on the Compensation of Victims of Violent Crimes of 24 November 1983.

2. In particular:

— the Tokyo Convention on offences and on certain other acts committed on board aircraft of 14 September 1963;

— The Hague Convention for the suppression of unlawful seizure of aircraft of 16 December 1970;

— the Montreal Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of civil aviation of 25 September 1971;

— the Convention on the prevention and punishment of crimes against internationally protected persons including diplomatic agents of 14 December 1973;

— the International Convention against the taking of hostages of 17 December 1979;

— the International Convention on the physical protection of nuclear materials of 3 March 1980.

férence a recommandé aux Etats membres d'adhérer aux conventions européennes[1] et aux autres conventions internationales pertinentes — y compris les conventions de l'OACI[2] — et de retirer tout ou partie des réserves éventuelles. La Résolution n° 3 concerne la coopération en matière de lutte contre le terrorisme avec abus de privilèges et immunités diplomatiques ou consulaires et les actes de terrorisme visant les représentants diplomatiques ou consulaires.

III. *Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)*

9. L'OACI est devenue un élément moteur pour la mise au point des programmes concernant la sécurité de l'aviation à un échelon international. L'OACI a été créée en 1944 à la Conférence de Chicago à laquelle participèrent cinquante-deux Etats et qui aboutit à l'adoption de la Convention relative à l'aviation civile internationale (dite Convention de Chicago). Bien qu'il constitue le fondement essentiel du droit public international dans le domaine de l'aviation civile internationale, cet instrument est néanmoins limité par le texte de son article premier qui stipule que chaque Etat membre possède une souveraineté totale et exclusive sur l'espace aérien atmosphérique situé au-dessus de son territoire. Aux termes des articles 37 et 38 de la Convention de Chicago, les Etats s'engagent à contribuer à la réalisation du plus grand degré possible d'uniformité dans les régle-

1. En particulier:

— La Convention européenne pour la répression du terrorisme du 27 janvier 1977;

— La Convention européenne d'extradition du 13 décembre 1957 et ses Protocoles additionnels;

— La Convention européenne d'entraide judiciaire en matière pénale du 20 avril 1959 et son Protocole additionnel;

— La Convention européenne sur la valeur internationale des jugements répressifs du 28 mai 1970;

— La Convention européenne sur la transmission des procédures répressives du 15 mai 1972;

— La Convention sur le transfèrement des personnes condamnées du 21 mars 1983;

— La Convention européenne relative du dédommagement de victimes d'infractions violentes du 24 novembre 1983.

2. En particulier:

— La Convention de Tokyo relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs du 14 septembre 1963;

— La Convention de La Haye pour la répression de la capture illicite d'aéronefs du 16 décembre 1970;

— La Convention de Montréal poz la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile du 25 septembre 1971;

— La Convention sur la prévention et la répression des infractions contre les personnes jouissant d'une protection internationale, y compris les agents diplomatiques, du 14 décembre 1973;

— La Convention internationale sur la prise d'otages du 17 décembre 1979;

— La Convention internationale sur la protection physique des matières nucléaires du 3 mars 1980.

dards laid down by the ICAO and their own national regulations and practices.

10. In the legal field, ICAO's major achievement is the preparation, adoption and worldwide acceptance of the three international multilateral conventions of Tokyo, The Hague and Montreal, dealing directly with problems of aviation security, already referred to. Following the conclusion of the 26th Assembly of ICAO (October 1986), the new legal instrument referred to below is being prepared.

11. The Tokyo Convention of 1963 establishes jurisdiction of states with respect to offences and certain other acts committed on board aircraft in flight and grants a wide spectrum of powers to the aircraft commander; Article 11 deals specifically with the consequences of an unlawful seizure of aircraft; at present, there are 125 states party to the Tokyo Convention.

12. The Convention of The Hague of 1970 was prepared by the ICAO Legal Committee in response to a resolution of the 16th Session of the ICAO Assembly held in Buenos Aires in 1968. The convention defines the act of unlawful seizure of aircraft as an offence punishable by severe penalties, establishes essentially universal jurisdiction over the offence and provides for either extradition or prosecution of the alleged offender. At present there are 131 states party to the Convention of The Hague.

13. The Montreal Convention of 1971 defines acts of unlawful interference with civil aviation, in particular personal violence in flight, sabotage or destruction of an aircraft in service, damaging air navigation facilities, and endangering an aircraft in flight by communicating false information. It provides for severe penalties for such acts and contains detailed provisions on jurisdiction, extradition or prosecution of the alleged offender similar to the Convention of The Hague of 1970. At present there are 131 states party to the Montreal Convention.

14. Following increasing violence at airport terminals, the recent 26th Assembly of ICAO resolved to develop a new legal instrument to make such acts international offences requiring the prosecution or extradition of the perpetrators (A26-Resolution 4). By January 1987, this task had already reached the stage of a second draft of a proposed protocol to the Montreal Convention. It will be the main item of business to be considered by the Legal Committee of ICAO in May and may then be expected to come before the Council of ICAO for final review before the convening of a diplomatic conference.

mentations et les normes, et, le cas échéant, à communiquer toutes différences existant entre les normes fixées par l'OACI et leurs propres réglementations et pratiques nationales.

10. Dans le domaine juridique, la principale réalisation de l'OACI a été l'élaboration, l'adoption et l'acceptation universelle des trois conventions multilatérales internationales de Tokyo, La Haye et Montréal, qui traitent directement des problèmes de la sécurité de l'aviation évoqués précédemment. A la suite de la conclusion de la 26e Assemblée de l'OACI (octobre 1986), le nouvel instrument juridique mentionné ci-dessous est en voie d'élaboration.

11. La Convention de Tokyo de 1963 établit la compétence des Etats en ce qui concerne les infractions et certains autres actes survenant à bord des aéronefs et accorde une large gamme de pouvoirs au commandant de bord. L'artile II traite spécifiquement des conséquences de la capture illicite d'un aéronef. Actuellement 125 Etats sont parties à la Convention de Tokyo.

12. La Convention de La Haye de 1970 a été élaborée au sein du Comité juridique de l'OACI en réponse à une résolution de la 16e Session de l'Assemblée de l'OACI tenue à Buenos Aires en 1968. La convention définit le délit de la capture illicite d'aéronefs qui est passible de peines graves, établit une juridiction essentiellement universelle sur le délit et prévoit l'extradition ou la poursuite de l'auteur présumé du délit. 131 Etats sont actuellement parties à la Convention de La Haye.

13. La Convention de Montréal de 1971 définit les actes illicites dirigés contre l'aviation civile, en particulier les violences contre les personnes pendant le vol, le sabotage ou la destruction d'un aéronef en service, l'endommagement des installations de navigation aérienne, et la mise en danger d'un aéronef en vol par la communication de fausses informations. Elle prévoit de graves peines pour ces actes, et contient des dispositions détaillées relatives à la juridiction, l'extradition ou la poursuite de l'auteur présumé de l'acte analogues à celles de la Convention de La Haye de 1970. 131 Etats sont actuellement parties à la Convention de Montréal.

14. Devant la montée de la violence dans les aéroports, la récente 26e Assemblée de l'OACI a décidé d'élaborer un nouvel instrument juridique afin d'ériger ces actes en infractions internationales exigeant la poursuite ou l'extradition des auteurs (A26 — Résolution 4). En janvier 1987, on en était déjà au stade d'une deuxième version d'un projet de protocole à la Convention de Montréal. Cette question sera le principal point inscrit à l'ordre du jour de la réunion du Comité juridique de l'OACI en mai et elle sera ensuite vraisemblablement soumise au Conseil de l'OACI pour examen final avant la convocation d'une conférence diplomatique.

15. The standards and recommended practices are incorporated in eighteen annexes to the Chicago Convention. Annex 17, on "Safeguarding International Civil Aviation against Acts of Unlawful Interference — Security", adopted thirteen years ago, deals with administrative and organisational matters of aviation security. With violent acts reaching alarming proportions in 1985, the ICAO Council entrusted a group of experts and its own Committee on Unlawful Interference with a complete review of security standards. This resulted in Amendment No. 6 to Annex 17, which almost tripled the number of mandatory "standards" which states must either apply or formally notify differences to.

16. Following the decision of the 17th Session (extraordinary) of the Assembly in 1970, the Council of ICAO developed the security manual (Doc. 8973) for the prevention of unlawful acts against civil aviation. This manual provides guidance material and procedures on all aspects of aviation security and was designed to assist states in the implementation of their own national aviation security programmes. The security manual was completely revised in 1982-83 and a further such revision is now in hand to reflect both the developing technology of aviation security and the significant changes introduced into Annex 17 by Amendment No. 6.

17. Measures which ICAO has already taken under the plan of action initiated in 1985 include the development of a model security clause for inclusion in bilateral agreements on air transport, the improvement and expansion of training and training aids for aviation security personnel, increasing the technical assistance available to its 156 member states, maintaining its active programme of regional aviation security seminars now in its fifteenth year, nominating a regional security co-ordinator in each of ICAO's eight regional offices, holding two meetings of a worldwide group of aviation security experts in late 1985/early 1986 and establishing a permanent security panel, tripling the number of professional security specialists in the ICAO secretariat and implementing a specific programme of direct mutual assistance between those member states in need of assistance with any aspect of aviation security and other member states in a position to help them. Other measures forming part of the plan of action include an analysis of the degree of implementation of security measures, consideration of potential improvements which might be derived from technological advances in screening, X-ray and vapour-sampling equipment, the creation of a data bank to give early warning of adverse trends in incidents of unlawful interference and the possibility of convening a worldwide aviation security conference at a future date.

15. Les normes et les pratiques recommandées sont incorporées dans dix-huit annexes à la Convention de Chicago. L'Annexe 17, «protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite — sûreté», adoptée il y a treize ans, traite des questions administratives et organisationnelles de la sécurité de l'aviation. Les actes de violence ayant atteint des proportions alarmantes en 1985, le Conseil de l'OACI a chargé un groupe d'experts et son propre comité de l'intervention illicite de procéder à une analyse complète des normes de sûreté. Cela a abouti à l'amendement nº 16 à l'Annexe 17 qui a presque triplé le nombre des «normes» obligatoires que les Etats doivent appliquer ou dont ils doivent signaler officiellement la différence avec leurs propres normes.

16. A la suite de la décision de la 17e Session (extraordinaire) de l'Assemblée de l'OACI en 1970, le Conseil de l'OACI a mis au point le manuel de sûreté pour la prévention des actes illicites dirigés contre l'aviation civile (Doc. 8973). Ce manuel contient des éléments indicatifs et des procédures sur tous les aspects de la sûreté de l'aviation et a été conçu pour aider les Etats dans la mise en œuvre de leurs propres programmes nationaux de sûreté de l'aviation. Le manuel de sûreté a été complètement révisé en 1982-1983 et une nouvelle révision est actuellement en cours afin de refléter à la fois le développement de la technologie de la sûreté de l'aviation et les changements importants apportés à l'Annexe 17 par l'amendement nº 6.

17. Parmi les mesures déjà prises par l'OACI dans le cadre du plan d'action lancé en 1985 figurent la mise au point d'une clause modèle de sûreté aux fins d'inclusion dans les accords bilatéraux sur le transport aérien, le perfectionnement et l'élargissement de la formation et des aides de formation destinés au personnel de sûreté, l'intensification de l'assistance technique mise à la disposition de ses 156 Etats membres, le maintien de son programme actif de séminaires régionaux sur la sécurité de l'aviation qui en est maintenant à sa quinzième année, la désignation d'un coordonnateur régional de la sûreté dans chacun des huit bureaux régionaux de l'OACI, l'organisation de deux réunions d'un groupe mondial d'experts de la sûreté de l'aviation fin 1985/début 1986 et la création d'un groupe de travail permanent sur la sûreté, le triplement du nombre des spécialistes professionnels de la sûreté au sein du secrétariat de l'OACI et la mise en œuvre d'un programme spécifique d'entraide directe entre les Etats membres ayant besoin d'aide sur tout aspect de la sûreté de l'aviation et les autres Etats membres en mesure de les aider. Parmi les autres mesures entrant dans le plan d'action figurent une analyse du degré de mise en œuvre des mesures de sûreté, l'examen des améliorations potentielles à retirer du progrès technologique en matière de matériel de filtrage, de radioscopie et de détection de la fumée, la création d'une banque de données pour prévoir à l'avance les tendances défavorables dans les incidents

IV. *European Civil Aviation Conference (ECAC)*

18. Any discussion of air transport problems in Europe is bound to refer to the role played by the European Civil Aviation Conference (ECAC). This body, like the European Conference of Ministers of Transport (ECMT), was set up in 1955 following an initiative taken by the Parliamentary Assembly of the Council of Europe on the basis of reports by its Economic Committee (now the Committee on Economic Affairs and Development). Since its creation, ECAC[1] has enjoyed special status in that it is completely autonomous with full freedom to organise its own structure and operations. Although ECAC is not subordinate to ICAO, the work programmes of both organisations are closely co-ordinated in the sense that the choice of items to be dealt with by ECAC depends on their peculiarity to Europe and to the possibility of making an effective contribution to the normal work of ICAO, while taking care to avoid any duplication of ICAO activities. ECAC works in three main areas — economic, technical and facilitation — and since 1974 has also dealt with all aspects of the question of security.

19. In June 1985, ECAC adopted the policy statement in the field of aviation security. This text deals with basic principles and provisions (security programmes, co-operation between member states, training programmes, etc.), security measures at airports and technical specifications. The security measures concern the control of access to airports and to aircraft and security measures related to passengers, baggage, airmail and air cargo. The text contains detailed recommendations to which ECAC member states should adhere. They recommend in particular that, at airports, departing passengers should be prevented from mixing with arriving passengers, that hand baggage be searched or screened, that passengers who have checked in their baggage do subsequently board the aircraft, etc. These recommendations are kept under scrutiny within ECAC. Recently they were supplemented by a chapter on the handling of hijacked aircraft concerning the exchange of information in case of hijacking and the detaining of hijacked aircraft on the ground. In June 1987, ECAC will vote on improved recommendations on checked-in baggage identification in order to ensure that pass-

1. Originally consisting of nineteen states, the conference currently has 22 members (all Council of Europe member states, with the exception of Liechtenstein, and Finland and Yugoslavia).

d'intervention illicite et la possibilité de convoquer une conférence mondiale sur la sûreté de l'aviation à une date ultérieure.

IV. *Commission européenne de l'aviation civile (CEAC)*

18. Lorsque l'on parle des problèmes du transport aérien en Europe on ne peut manquer d'évoquer le rôle joué par la Commission européenne de l'aviation civile. Cet organisme, comme la Conférence européenne des ministres des Transports (CEMT), a été créé en 1955 à la suite d'une initiative prise par l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe sur la base des rapports de sa commission économique (l'actuelle commission des questions économiques et du développement). Depuis qu'elle a été créée la CEAC[1] bénéficie d'un statut spécial dans la mesure où elle est tout à fait indépendante et libre d'organiser ses propres structures et activités. Bien que la CEAC ne soit pas subordonnée à l'OACI, les programmes de travail des deux organisations sont étroitement coordonnés: la CEAC sélectionne les sujets qu'elle traite en fonction de leur caractère européen et de la possibilité d'apporter une contribution effective au travail en cours à l'OACI, tout en s'efforçant d'éviter les recoupements avec les activités de l'OACI. La CEAC s'occupe de trois sujets principaux — questions économiques, techniques et de facilitation — et depuis 1974 elle s'est également penchée sur l'ensemble des aspects de la question de la sûreté.

19. En juin 1985, la CEAC a adopté la déclaration sur la politique dans le domaine de la sûreté de l'aviation. Ce texte traite des principes et dispositions de base (programmes de sécurité, coopération entre les Etats membres, programmes de formation, etc.), des mesures de sûreté dans les aéroports et des spécifications techniques. Les mesures de sûreté concernent le contrôle de l'accès aux aéroports et aux aéronefs et les mesures de sûreté applicables à l'égard des passagers, des bagages, de la poste aérienne et du fret aérien. Le texte contient des recommandations détaillées que les Etats membres de la CEAC devraient respecter. Il est notamment recommandé que, dans les aéroports, les passagers en partance soient empêchés de se mêler aux passagers à l'arrivée, que les bagages à main soient fouillés ou passés aux rayons X, que les passagers, ayant enregistré leurs bagages, embarquent immédiatement, etc. Ces recommandations sont maintenues à l'étude à la CEAC. Elles ont été récemment complétées par un chapitre consacré aux mesures à prendre en ce qui concerne l'échange d'informations en cas de détournement d'aéronef et d'immobilisation au sol de

1. Initialement composée de dix-neuf Etats, la commission compte actuellement vingt-deux membres (tous les Etats membres du Conseil de l'Europe, à l'exception du Liechtenstein, plus la Finlande et la Yougoslavie).

engers who have checked in their baggage do subsequently board the aircraft.

V. *International Air Transport Association (IATA)*

20. On its side, IATA has strengthened its work programme in the field of aviation security. This programme provides for airport inspections carried out by small groups of experts of airline companies. It is co-ordinated and led by the secretariat. In 1986 such groups visited 24 airports, from major international hubs to small airports serving essentially seasonal traffic. An effective follow-up programme is mounted with technical support, to assist governmental authorities in implementing recommendations. At a recent meeting of ECAC member states, the IATA programme was acknowledged as the only multinational survey programme in the field of aviation security. Its acceptance by states acknowledges its success.

21. IATA has made strenuous efforts to persuade governments to implement Annex 17 on security (an annex to the Chicago Convention), which it helped to draw up. IATA has played a similarly supportive role in the development of ECAC's recommended practices. IATA also brings pressure to bear on governments to comply with the provisions of the three ICAO conventions on aviation security.

22. IATA considers that it is the sole responsibility of governments to guarantee that there are no havens for criminals who have interfered unlawfully with civil aviation. Furthermore, in co-operation with the Co-ordination Council of Airport Associations, it has elaborated common policies with regard to such questions as baggage handling, the security of cargo and passenger areas at airports, as well as the runways which IATA considers to be the most easily accessible area for terrorists.

23. IATA has set up a group of experts entrusting it with the task of supporting and evaluating activities in the field of advanced detection technology in a number of "key" countries. Another group has developed international standards, allowing automation to be applied to the passenger/baggage reconciliation requirements of Annex 17. Without these standards, key elements to the revised annex could not be implemented at major international airports.

l'aéronef détourné. En juin 1987, la CEAC procédera à un vote sur des recommandations améliorées, relatives à l'identification des bagages enregistrés, tendant à faire en sorte que tous les passagers, qui ont enregistré leurs bagages, embarquent effectivement par la suite.

V. *Association du transport aérien international (IATA)*

20. De son côté, l'IATA a renforcé son programme de travail dans le domaine de la sûreté de l'aviation. Ce programme prévoit des inspections aéroportuaires par des groupes restreints d'experts des compagnies aériennes. Il est coordonné et dirigé par le secrétariat. En 1986, ces groupes ont visité vingt-quatre aéroports, depuis les grands complexes aéroportuaires internationaux jusqu'aux aéroports desservant essentiellement le trafic touristique saisonnier. Un programme de suivi est mis en place et doté d'un soutien technique pour aider les autorités gouvernementales à mettre en œuvre les recommandations. Lors d'une récente réunion, les Etats membres de la CEAC ont reconnu que le programme de l'IATA est le seul programme d'étude multinationale dans le domaine de la sûreté de l'aviation. Son acceptation par les Etats témoigne de son succès.

21. L'IATA s'est attachée à persuader les gouvernements de mettre en œuvre l'Annexe 17 sur la sûreté (une annexe à la Convention de Chicago) dont elle a aidé à l'élaboration. Elle a également joué un rôle de soutien dans la mise au point des pratiques recommandées par la CEAC. Elle exerce également des pressions sur les gouvernements afin qu'ils se conforment aux dispositions des trois conventions de l'OACI relatives à la sûreté de l'aviation.

22. L'IATA estime que les gouvernements ont l'entière responsabilité de veiller à ce que les criminels qui se sont livrés à des actes d'intervention illicite contre l'aviation civile ne trouvent aucun refuge. De plus, en coopération avec le Conseil de coordination des associations aéroportuaires, elle a élaboré des politiques communes concernant des questions telles que le traitement des bagages, la sécurité des zones de fret et de passagers dans les aéroports, ainsi que le côté pistes qui, de l'avis de l'IATA, est la zone à laquelle les terroristes ont le plus facilement accès.

23. L'IATA a chargé un groupe d'experts de soutenir et d'évaluer les activités en matière de technologie de détection avancée dans plusieurs pays «clés». Un autre groupe a mis au point des normes internationales permettant d'appliquer l'automation aux exigences de concordance passagers/bagages de l'Annexe 17. En l'absence de ces normes, les éléments clés de l'annexe révisée ne pourraient pas être mis en œuvre dans les principaux aéroports internationaux.

24. An additional feature of IATA's work in the field of aviation security is a residential training course. Established initially to train security managers of airlines from developing nations, the programme has become accepted worldwide as the premier course for security executives, and attendance now includes participants from airport authorities and government agencies, in addition to personnel from major international carriers. Specific programmes have been mounted for individual governments.

VI. *The role of passengers' associations*

25. On 17 November 1986, the Committee on Economic Affairs and Development heard a presentation by the Executive Director of the International Foundation of Airline Passengers Associations (IFAPA), Mr Geoffrey Lipman. The committee was informed of a number of concerns of passengers related to the issues of safety and security on which IFAPA has adopted a position. The association advocates stronger action by governments and the competent authorities to increase the protection of crews and passengers of aircraft. It calls for strict adherence to international conventions which should, where necessary, be amended to cover, or to cover more adequately, security. Among the measures to be taken, IFAPA has singled out a more effective implementation of security measures at airports; better training of security staff; no exemption from inspection for diplomats, airline/airport staff and their baggage. Moreover, IFAPA feels that increased security should not cause unreasonable delays or an "unfriendly" airport environment. On the other hand, passengers should show understanding for the new procedures and delays which are in their interest[1].

26. The strengthening of visible and hidden security controls is inevitable, with more armed guards in terminals and around airport perimeters. More sniffer dogs and new electronic equipment will be needed to detect explosives — particularly the plastic-based variety — which are difficult to identify with current technology. Cargo and checked baggage must be subjected to more stringent decompression and X-ray tests. There should also be tighter security on the ramp, which many experts cite as a serious loophole in the system.

1. IFAPA, *Representing the interests of the airline passenger*, Geneva, November 1986.

24. Les travaux de l'IATA dans le domaine de la sûreté de l'aviation se caractérisent aussi par un cours de formation en internat. Instauré à l'origine pour former des responsables de la sûreté des compagnies aériennes des pays en développement, le programme est maintenant mondialement accepté comme premier cours à l'intention des administrateurs de la sûreté et, outre le personnel des principaux transporteurs internationaux, il est suivi par des participants des autorités aéroportuaires et des services gouvernementaux. Des programmes spécifiques ont été mis sur pied pour les différents gouvernements.

VI. *Rôle des associations de passagers*

25. Le 17 novembre 1986, la commission des questions économiques et du développement a entendu un exposé du directeur exécutif de la Fondation internationale des associations de passagers de compagnies aériennes (IFAPA), M. Geoffrey Lipman. Elle a été informée des préoccupations des passagers concernant la sûreté et la sécurité sur lesquelles l'IFAPA a adopté une position. L'IFAPA préconise une action plus énergique des gouvernements et des autorités compétentes en vue d'accroître la protection des équipages et des passagers. Elle demande l'application rigoureuse des conventions internationales qui devraient, le cas échéant, être modifiées pour couvrir, ou mieux couvrir, la sûreté. Parmi les mesures à prendre, l'IFAPA a notamment préconisé une mise en œuvre plus efficace des mesures de sûreté dans les aéroports; une meilleure formation du personnel de sûreté; l'obligation d'inspection pour les diplomates, le personnel des compagnies aériennes et des aéroports et leurs bagages. De plus, l'IFAPA estime qu'une sûreté renforcée ne devrait pas occasionner des retards déraisonnables ou un climat hostile dans les aéroports. D'un autre côté, les passagers devraient faire preuve de compréhension à l'égard des nouvelles procédures et des retards qu'elles occasionnent, car c'est dans leur intérêt[1].

26. Le renforcement des contrôles de sécurité visibles et cachés est inévitable, avec une augmentation des gardes armés dans les aérogares et autour des périmètres aéroportuaires. Il faudra davantage de chiens renifleurs et de nouveaux appareils électroniques pour détecter les explosifs — notamment la variété à base de plastic — qui sont difficiles à détecter avec les technologies actuelles. Le fret et les bagages enregistrés doivent être soumis à des tests plus rigoureux de décompression et de radioscopie. Il devrait y avoir également des mesures de sûreté plus rigoureuses sur la passerelle télescopique, qui représente aux yeux de nombreux experts un point faible du système.

1. IFAPA, *Representing the interests of the airline passenger*, Genève, novembre 1986.

27. Most major airports today recognise security norms established by ICAO and IATA. What they need, however, are tougher implementation programmes, closely monitored, for example, on a regional basis. They also need increased investment in equipment, more security staff and more effective training. Moreover, airports must maintain constant vigilance levels, giving priority to overcoming the "monotony factor" in passenger searching. In this connection, it is also interesting to note that at a meeting of their international federation, IFAPA, airline pilots agreed to boycott airports which do not have adequate security or whose states "sponsor" terrorism.

VII. *Concluding remarks*

28. It is clear from the work done in the different international organisations that the issue of aviation security is a matter of wide concern. Several initiatives have been taken for increased international co-operation, the elaboration of new international instruments and the strengthening of security measures, notably at airports. Increased protection is the basic responsibility of governments which should be able to count on the co-operation and understanding of the public at large. The improvement of security should be a matter of constant attention and relentless action. New loopholes in security systems come to light and new technologies — such as plastic-based weapons — can make detection of weapons or explosions more difficult. Thus there is every reason to continue and intensify international co-operation.

29. The escalation of terrorist attacks on civil aviation has not only taken a heavy and indiscriminate toll of human lives, it has also confronted governments and politicians with the duty to take action. The Council of Europe, with its traditional concern for the protection of the individual in his or her environment, should play a leading role in fostering co-operation against terrorism both at the European and the wider international level, particularly within ICAO and IATA.

30. International conventions, however successful, represent only a general prevention and deterrent. Civil aviation remains vulnerable to such acts and the high visibility and excessive publicity unfortunately given to the attacks against civil aircraft sometimes inhibit the consideration of any penalties provided by this general prevention. Legal prevention by itself cannot be considered to constitute a panacea; during its history, mankind has developed and polished to perfection, laws to act as a general deterrent against murder, robbery,

27. La plupart des grands aéroports reconnaissent aujourd'hui les normes de sûreté établies par l'OACI et l'IATA. Toutefois, ils ont besoin de programmes de mise en œuvre plus draconiens, étroitement contrôlés, par exemple, sur une base régionale. Ils ont également besoin d'une augmentation des investissements en équipement, d'un renforcement du personnel de sécurité, d'une formation plus efficace. Par ailleurs, les aéroports doivent maintenir des niveaux de vigilance constante en s'attachant en priorité à surmonter le «facteur de monotonie» dans la fouille des passagers. A ce propos, il est également intéressant de noter qu'à une réunion de leur fédération internationale, l'IFAPA, les pilotes sont convenus de boycotter les aéroports dépourvus d'une sûreté satisfaisante ou dont les Etats «cautionnent» le terrorisme.

VII. *Conclusions*

28. Il ressort clairement des travaux effectués dans les différentes organisations internationales que la sûreté de l'aviation est une préoccupation universelle. Plusieurs initiatives ont été prises en vue d'une coopération internationale accrue, de l'élaboration de nouveaux instruments internationaux et du renforcement des mesures de sûreté, notamment dans les aéroports. Accroître la protection incombe fondamentalement aux gouvernements qui devraient pouvoir compter sur la coopération et la compréhension du grand public. L'amélioration de la sûreté devrait faire l'objet d'une attention constante et d'une action implacable. On découvre de nouvelles lacunes dans les systèmes de sûreté, et de nouvelles techniques — telles que les armes à base de plastic — peuvent rendre plus difficile la détection des armes ou des explosifs. Tout porte donc à poursuivre et à intensifier la coopération internationale.

29. L'escalade des attaques terroristes contre l'aviation civile s'est non seulement soldée par de nombreuses morts innocentes, elle a également confronté les gouvernements et les hommes politiques à la nécessité de prendre des mesures. Avec son attachement traditionnel à la protection de l'individu dans son environnement, le Conseil de l'Europe devrait jouer un rôle de premier plan en encourageant la coopération contre le terrorisme aux niveaux européen et international, notamment au sein de l'OACI et de l'IATA.

30. Les conventions internationales, aussi efficaces soient-elles, n'ont qu'un caractère préventif et dissuasif d'ordre général. L'aviation civile reste vulnérable à ces actes et la grande notoriété et la publicité excessives malheureusement accordées aux attaques contre l'aviation civile empêchent parfois d'envisager les sanctions prévues par ces instruments de prévention générale. La prévention juridique à elle seule ne peut être considérée comme une panacée. Au cours de son histoire, l'humanité a élaboré et perfectionné des lois visant

rape and violent acts. Nevertheless, these acts still frequently occur in today's world.

31. The question of undesired publicity given to acts of terrorism was also dealt with by the European Conference of Ministers responsible for Combating Terrorism. In the resolution on closer co-operation between the Council of Europe member states, the Committee of Ministers was invited to examine the question of establishing contacts, at the appropriate level, with representatives of the media, with a view to discussing matters relating to the reporting of acts of terrorism and measures to prevent such acts.

32. The Assembly, in its Recommendation 1010 on aviation security, implicitly recognised that legal action in itself is not sufficient to prevent acts of terrorism. It therefore recommended that international co-operation against terrorism be strengthened and that special measures and/or sanctions be envisaged " — without excluding boycott measures — against countries whose authorities show themselves tolerant towards acts of terrorism or breach the international conventions on air piracy". It is clear that, in addition to a network of international co-operation based on conventions and recommendations, it is essential that governments adopt common attitudes and policies with regard to terrorists and to those countries that show themselves complacent. They should, above all, show great unity and determination to act against terrorists and states that condone it.

Part II : Safety

VIII. *Work in international organisations*

33. The last time the Parliamentary Assembly specifically dealt with aviation safety was in 1977 when it adopted Recommendation 819 on the introduction of air traffic collision avoidance systems. This recommendation — which was prompted by a number of major collision disasters which occurred in 1976 and 1977 — proposed that governments improve collision avoidance systems in a number of ways and exchange information on the development at national level of specific collision avoidance systems, on improved secondary surveillance radar and on other similar equipment with an aim to ensuring compatibility among these systems.

34. Safety in civil aviation has also remained a field for priority action in the international organisations concerned and, of course, in the airline industry. It would be difficult, in the context of this report, to refer to the many initiatives in the

à lutter contre le crime, le vol, le viol et les autres actes de violence. Et pourtant ces actes se produisent encore fréquemment dans le monde contemporain.

31. La question de la publicité inopportune donnée aux actes de terrorisme a été tout particulièrement étudiée par la Conférence européenne des ministres responsables de la lutte contre le terrorisme. Dans la résolution relative au renforcement de la coopération entre les Etats membres du Conseil de l'Europe, le Comité des Ministres a été invité à examiner la question de l'établissement de contacts, au niveau approprié, avec des représentants des médias, en vue de discuter de problèmes ayant trait à l'information sur des actes de terrorisme et aux mesures de prévention de tels actes.

32. Dans sa Recommandation 1010 relative à la sécurité de l'aviation, l'Assemblée a implicitement reconnu que l'action juridique en elle-même ne suffit pas à prévenir les actes de terrorisme. Aussi a-t-elle recommandé de renforcer la coopération internationale contre le terrorisme et d'envisager des mesures spéciales et/ou des sanctions «— sans exclure le boycott — contre les pays dont les autorités se montrent complaisantes à l'égard des actes internationaux de terrorisme ou des violations des conventions internationales sur la piraterie aérienne». Il est évident qu'en plus d'un réseau de coopération internationale fondée sur des conventions et des recommandations, il faut que les gouvernements adoptent des attitudes et des politiques communes à l'égard des terroristes et des pays qui se montrent complaisants. Il faut surtout qu'ils fassent preuve d'une grande unité et de la volonté d'agir contre le terrorisme et les Etats qui l'excusent.

Deuxième partie : La sécurité

VIII. *Travaux des organisations internationales*

33. La dernière fois que l'Assemblée parlementaire a spécifiquement traité de la sécurité de l'aviation c'était en 1977 avec l'adoption de la Recommandation 819 relative à la mise en service de systèmes permettant d'éviter les collisions aériennes. Cette recommandation — qui était dictée par plusieurs catastrophes aériennes survenues en 1976 et 1977 — proposait aux gouvernements d'améliorer les systèmes anti-collision aérienne sur plusieurs points et d'échanger des informations sur l'utilisation au niveau national de systèmes spécifiques permettant d'éviter les collisions aériennes, de radars améliorés de surveillance secondaire et d'autres dispositifs similaires afin de rendre ces systèmes compatibles entre eux.

34. La sécurité de l'aviation civile a toujours été un domaine d'action prioritaire dans les organisations internationales compétentes et, bien entendu, dans l'industrie du transport aérien. Dans le cadre du présent rapport, il serait difficile d'évo-

field of airline safety taken in recent years. It may suffice to single out some of them and to pinpoint a number of new concerns that have arisen in recent years.

35. A high priority item examined by the Air Navigation Commission of ICAO involves flight safety and human factors. ICAO has published the ICAO Accident Prevention manual (Doc. 9422), in which the term "human factors" is used in a wide sense as applying to all individuals in the aviation system and thus affects all aspects of ICAO technical activities. Other ICAO activities include the accident/incident reporting and the organisation of seminars on accident prevention and aviation medicine.

36. In 1979, ECAC adopted a recommendation on joint requirements for emergency and safety airborne equipment to supplement the existing ICAO annexes and federal aviation regulations of the United States. Currently, ECAC is in the process of reviewing and updating these joint requirements.

37. IATA, too, has an important programme in the field of accident prevention. In 1963, IATA set up a Safety Advisory Group (since renamed the Safety Advisory Committee) to regularly review all accidents and major incidents with a view to identifying major causes of aircraft accidents and to recommend appropriate action by IATA. This committee meets twice a year. It also manages and directs a safety information exchange between the airlines, under which individual airlines report their major safety-related incidents and the action they have taken to correct any deficiencies that may be revealed. In this way, safety intelligence is shared between the participants. Since 1967, IATA has compiled analytical data supplied by its member companies concerning near-misses. Safety is in fact a direct or indirect objective of many of its activities.

38. The European Community, although it has not so far defined any specific political line aimed at improving air transport safety, adopted on 16 December 1980 a directive "on the future co-operation and mutual assistance between the member states in the field of air accident investigation"[1]. This directive provides for mutual assistance in the form of exchanges of information concerning accidents involving civil aircraft.

1. Directive 80/1266/EEC, *O.J.* No. L 375, 31 December 1980.

quer les nombreuses initiatives prises ces dernières années dans le domaine de la sécurité du transport aérien. Il suffit, peut-être, d'en choisir quelques-unes et d'évoquer plusieurs nouvelles préoccupations qui sont apparues ces dernières années.

35. La commission de navigation aérienne de l'OACI étudie une question d'une grande priorité qui englobe la sécurité en vol et les facteurs humains. L'OACI a publié le manuel de prévention des accidents de l'OACI (Doc. 9422) dans lequel l'expression «facteurs humains» est utilisée au sens large, c'est-à-dire qu'elle s'applique à tous les individus du système de l'aviation et qu'elle affecte donc tous les aspects des activités techniques de l'OACI. Parmi les autres travaux de l'OACI figurent le signalement de l'accident/incident et l'organisation de séminaires sur la prévention des accidents et la médecine aéronautique.

36. En 1979, la CEAC a adopté une recommandation sur les conditions communes pour les matériels de secours et de sécurité embarqués. La CEAC procède actuellement à la révision et à la mise à jour de ces conditions communes, qui viennent compléter les annexes de l'OACI et la réglementation fédérale américaine dans le domaine de l'aviation.

37. L'IATA a elle aussi un important programme dans le domaine de la prévention des accidents. En 1963, elle a constitué un Groupe consultatif de la sécurité (depuis lors rebaptisé Comité consultatif de la sécurité) afin de recenser périodiquement tous les accidents et incidents aériens majeurs en vue d'en identifier les principales causes et de recommander une action appropriée de la part de l'IATA. Ce comité se réunit deux fois par an. Il administre et dirige également un échange d'informations en matière de sécurité entre les compagnies aériennes dans le cadre duquel les différentes compagnies aériennes signalent leurs principaux incidents en matière de sécurité et les mesures qu'elles ont prises pour remédier aux éventuelles carences constatées. Ainsi, les informations en matière de sécurité sont partagées entre les participants. Depuis 1967, l'IATA a rassemblé les données analytiques fournies par ses compagnies membres au sujet des collisions évitées de justesse. En fait, la sécurité est un objectif direct ou indirect de nombre de ses activités.

38. Bien que jusqu'à présent elle n'ait pas défini d'orientation politique précise en vue d'améliorer la sécurité du transport aérien, la Communauté européenne a adopté le 16 décembre 1980 une directive «sur la coopération future et l'entraide entre les Etats membres dans le domaine des enquêtes sur les accidents aériens».[1] Cette directive prévoit une entraide sous forme d'échange d'informations concernant les accidents mettant en cause des aéronefs civils.

1. Directive 80/1266/CEE, *J.O.* n° L 375, 31 décembre 1980.

39. At national level, the Council of Europe member states have their own rules on safety. These rules and controls come usually under the directorates general for civil aviation and are applicable to planes constructed in the member states and to those built abroad but registered in these states. National rules resemble each other closely and are largely based on those of the United States Federal Aviation Agency (FAA) and the Joint Airworthiness Requirements (JARs) developed by a number of European countries.

40. According to Articles 37 and 38 of the Chicago Convention, states undertake to contribute towards the attainment of the highest possible degree of uniformity in regulations and standards and, where necessary, to communicate any differences which exist between the standards laid down by the ICAO and their own national regulations and practices. The following annexes to the Chicago Convention particularly concern safety problems:

Annex 1: Personnel licences,

Annex 2: Rules of the air,

Annex 6: Operation of aircraft,

Annex 8: Airworthiness of aircraft,

Annex 12: Search and rescue,

Annex 13: Aircraft accident investigation,

Annex 18: The safe transport of dangerous goods by air.

IX. *Passengers concern — scope for new action*

41. 1985 was a tragic year with regard to fatalities. There were some thirteen jet aircraft losses on scheduled services of which six were non-survivable, which was an exceptionally high proportion. In one case, the loss of life was the highest ever recorded. In 1986, the number of fatal accidents was lower.

42. Although the overall safety record of the air transport industry continues to be at a high level due in large part to the priority given to safety by airlines and governments, there has been growing public interest in increasing safety through improved procedures and practices, particularly with regard to air traffic control, fleet maintenance and in-cabin procedures.

39. A l'échelon national les Etats membres du Conseil de l'Europe ont leurs propres règles en matière de sécurité. Ces règles et contrôles relèvent habituellement des directions générales pour l'aviation civile et sont applicables aux avions construits dans les Etats membres et à ceux construits à l'étranger mais immatriculés dans ces Etats. Les règles nationales se ressemblent beaucoup et sont en grande partie fondées sur celles de l'Agence fédérale de l'aviation *(Federal Aviation Agency)* des Etats-Unis (FAA) et sur les conditions communes de navigabilité mises au point par plusieurs pays européens.

40. Aux termes des articles 37 et 38 de la Convention de Chicago, les Etats s'engagent à contribuer à la réalisation du plus grand degré possible d'uniformité dans les réglementations et les normes et, le cas échéant, à communiquer toutes différences existant entre les normes fixées par l'OACI et leurs propres réglementations et pratiques nationales. Les annexes ci-après de la Convention de Chicago concernent tout particulièrement les problèmes de sûreté:

Annexe 1: Licences du personnel,

Annexe 2: Règles de l'air,

Annexe 6: Exploitation des aéronefs,

Annexe 8: Certificats de navigabilité d'aéronefs,

Annexe 12: Recherches et sauvetages,

Annexe 13: Enquêtes sur les accidents d'avion,

Annexe 18: Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses.

IX. *Mesures de sécurité supplémentaires concernant les passagers*

41. 1985 a été une année tragique en ce qui concerne le nombre de morts. Sur quelque treize catastrophes aériennes sur des services réguliers, six n'ont eu aucun survivant ce qui est une proportion exceptionnellement élevée. Dans un accident, les pertes en vies humaines ont été les plus élevées de toute l'histoire de l'aviation. Pour 1986 le bilan des accidents mortels est un peu moins lourd.

42. Bien qu'un haut degré de sécurité continue d'être assuré, dans l'ensemble, dans le secteur du transport aérien, ce qui s'explique dans une large mesure par la priorité que les compagnies aériennes et les gouvernements accordent à la sécurité, le public manifeste son souci d'une plus grande sécurité au moyen de l'amélioration des procédures et des pratiques, notamment en ce qui concerne la surveillance du trafic aérien, l'entretien des appareils et les procédures à l'intérieur de la cabine.

43. A very essential element in safety is the harmonisation of the various safety measures on the basis of an overall approach to safety problems. It is important that national measures comply with the existing international standards and that international co-operation in this field be strengthened.

44. In the field of safety the user has had little influence hitherto. This is largely due to lack of sufficient representation of the user organisations in discussions on airline safety within the relevant international bodies. This situation may, however, evolve since certain user organisations in Europe, in particular FATUREC[1] and IFAPA, have become more active in this field.

45. Airlines themselves, of course, have been permanently concerned with increasing the safety of their aircraft and flight operations. Their active concern with safety is also reflected in the relevant IATA activities reported above. Nevertheless, air user organisations have been pressing for further measures designed to improve the chance of survival in accidents which have not yet been implemented by all airlines. For example, it has been proposed by FATUREC and IFAPA to implement at an early stage the proposals of the FAA and European authorities designed to improve fire-resistant seating fabrics and interior trim, to install floor-level emergency lights and to facilitate access to emergency exits especially on charter flights and in economy/coach sections of scheduled services.

46. Other proposed measures should aim at improved smoke detection by installing more detectors in aircraft, and more fire extinguishers, at the development and eventual mandatory installation of smoke hoods and at the improvement and the standardisation of life jackets. However, mandatory installation of smoke hoods has not met so far with unanimity among all parties, notably airlines and the administrations concerned. Fire-protection requirements for seat cushions and cabin interiors have recently been made more stringent in Joint Airworthiness Requirement No. 25, and all newly certificated aeroplanes will have to comply with these requirements.

47. In this connection it is interesting to note that the civil aviation authority of the United Kingdom has just issued an airworthiness notice to British airlines requiring all aircraft coming on to the British Register from August 1988 to be fitted

1. Federation of Air Transport User Representatives in the Economic Community.

43. L'harmonisation des diverses mesures de sécurité sur la base d'une approche globale des problèmes de sécurité est un élément essentiel. Il importe que les mesures nationales se conforment aux normes internationales existantes et que la coopération internationale en la matière soit renforcée.

44. L'usager n'a guère eu d'influence jusqu'à présent dans le domaine de la sécurité. Cela tient en grande partie à l'absence de représentation suffisante des organisations d'usagers dans les discussions relatives à la sécurité du transport aérien au sein des organes internationaux compétents. Toutefois, il se peut que la situation évolue étant donné que certaines organisations d'usagers en Europe, en particulier la FATUREC[1] et l'IFAPA, sont devenues plus actives dans ce domaine.

45. Bien entendu, les compagnies aériennes elles-mêmes se sont toujours préoccupées d'accroître la sécurité de leurs appareils et de leurs opérations de vol. Leur souci actif de la sécurité se reflète également dans les activités pertinentes de l'IATA évoquées ci-dessus. Néanmoins, les organisations d'usagers ont réclamé de nouvelles mesures visant à améliorer les chances de survie lors d'accidents qui n'ont pas encore été mises en œuvre par toutes les compagnies aériennes. C'est ainsi que la FATUREC et l'IFAPA ont proposé de mettre rapidement en œuvre les suggestions de la FAA et des autorités européennes compétentes pour améliorer l'ignifugation des tissus de sièges et des garnitures intérieures, installer des éclairages de sécurité au niveau du plancher et faciliter l'accès aux sorties de secours surtout sur les vols charters et dans les classes économie/touriste des services réguliers.

46. D'autres mesures devraient viser à améliorer la détection de la fumée grâce à l'installation dans l'avion d'un plus grand nombre de détecteurs et d'extincteurs, à la mise au point et à l'installation obligatoire de cagoules anti-fumée ainsi qu'à l'amélioration et à la normalisation des gilets de sauvetage. Toutefois, jusqu'à présent l'installation obligatoire des cagoules anti-fumée n'a pas fait l'unanimité de toutes les parties, notamment des compagnies aériennes et des administrations concernées. Les conditions d'ignifugation des coussins de siège et des garnitures intérieures de la cabine ont été récemment renforcées dans le cadre de la Condition commune de navigabilité n° 25 et tous les avions nouvellement homologués devraient se conformer à ces conditions.

47. A ce propos, il est intéressant de noter que l'Autorité de l'aviation civile du Royaume-Uni vient de communiquer à *British Airlines* une notification en matière de navigabilité exigeant que tous les aéronefs immatriculés en Grande-Bretagne à

1. *Federation of Air Transport User Representatives in the Economic Community* (Fédération des représentants des usagers des transports aériens dans la Communauté économique européenne).

with cabin furnishings which do not catch fire easily or give off toxic fumes. This is designed to match the FAA rules in the United States. The Association of User Committees (AUC) in the United Kingdom has been pressing for this for some time, and regrets that it has not been extended to smoke hoods, on which much experimentation and research have been carried out both on the technical side and in passenger relations. As part of the research, the AUC interviewed several hundreds of passengers to test their reaction to the hoods, and the result was an almost unanimous view that the passengers would use them in an emergency if they were provided.

48. Aircraft operational safety can be further improved by urging governments to increase or maintain safety in the face of increased competition and, hence, pressure to economise. Recently, a sharp increase in operational errors was reported by the United States federal aviation administration. The number jumped by 18% during the first three months of 1987 over the same period last year, at a time when FAA set a goal of reducing such errors by at least 2%. Even if one accepts that there is no demonstrated link between deregulation and safety, one thing is clear, less control of airlines by governments means more flights and more concentration at hubs and more new entrant airlines and increased frequency. The safety regime has to be increased accordingly to cope with the added activities, particularly the air traffic control.

49. There has also been mounting concern with regard to structural fatigue of aircraft.

50. One of IFAPA's recommendations is for duty-free alcohol to be carried in such a way as to minimise safety risks, with the long-term objective of having the purchase of duty-free items carried out at destination. The carrying of bottled alcoholic beverages on board aircraft poses problems for safety and security. Bottles expose passengers to danger in the event of an accident but also complicate security checks. Moreover, transportation by air of bottles of alcohol considerably increases the fuel consumption of aircraft. *Flight International* magazine, as cited by IFAPA, once calculated that on the North Atlantic alone 72 000 tons of alcohol are flown backwards and forwards each year, which represents a fuel wastage of 6,5 million gallons per year.

51. A number of other bodies hold similar views. Airline pilots reconfirmed at IFAPA's 42nd annual conference, held in Vancouver in April 1987, their concern about this matter. FATUREC

partir d'août 1988 soient équipés de garnitures intérieures qui ne prennent pas feu facilement ou qui ne dégagent pas de vapeurs toxiques. Cette mesure est destinée à faire pendant aux règles de la FAA aux Etats-Unis. L'*Association of User Committees* (AUC) du Royaume-Uni la réclamait depuis un certain temps et regrette qu'elle n'ait pas été étendue aux cagoules anti-fumée qui ont fait l'objet de nombreuses expériences et recherches sur le plan tant technique que des relations avec les passagers. Dans le cadre des recherches, l'AUC a interrogé plusieurs centaines de passagers pour connaître leur réaction aux cagoules anti-fumée, lesquels ont été presque unanime à dire qu'ils utiliseraient ces cagoules en cas de nécessité s'ils en étaient pourvus.

48. La sécurité opérationnelle de l'aviation peut être encore améliorée en incitant les gouvernements à renforcer ou maintenir la sécurité malgré la concurrence accrue et, partant, les pressions en faveur d'économies. Aux Etats-Unis, l'administration fédérale de l'aviation a fait état, récemment, d'une brutale augmentation du nombre des erreurs de manœuvre. Au cours des trois premiers mois de 1987, ce nombre a été supérieur de 18 % à celui enregistré pendant la même période l'année dernière, époque à laquelle la FAA s'est fixé l'objectif de réduire ces erreurs d'au moins 2%. Même si l'on admet qu'il n'y a aucun lien prouvé entre la déréglementation et la sécurité, une chose est claire c'est qu'un moindre contrôle du marché entraîne davantage de vols, une plus forte concentration aux points de convergence, un plus grand nombre de nouvelles compagnies aériennes et une fréquence accrue. Les règles de sécurité doivent être renforcées à l'avenant pour faire face aux activités supplémentaires, notamment le contrôle du trafic aérien.

49. On s'inquiète aussi de plus en plus de la fatigue structurelle des avions.

50. L'IFAPA recommande, entre autres, le transport des alcools hors taxes de manière à minimiser les risques pour la sécurité, avec l'objectif à long terme de l'achat des articles hors taxes à l'aéroport de destination. Le transport à bord de boissons alcooliques en bouteilles pose des problèmes pour la sûreté et la sécurité. Les bouteilles exposent les passagers à des dangers en cas d'accident, mais compliquent aussi les contrôles de sécurité. De plus, le transport aérien de bouteilles d'alcool augmente considérablement la consommation en combustible de l'avion. Selon l'IFAPA, le magazine *Flight International* a calculé une fois que sur le seul trajet de l'Atlantique Nord 72 000 tonnes d'alcool sont transportées dans les deux sens chaque année ce qui représente un gaspillage de combustible d'environ 26 millions de litres par an.

51. Plusieurs autres organismes ont une position analogue. A la 42e Conférence annuelle de l'IFAPA, qui s'est tenue à Vancouver en avril 1987, les pilotes de ligne ont réaffirmé leur inquiétude à

has recommended that duty-free purchases should either be made on arrival or stored in a special place on board for safety reasons. Passengers could also be issued with vouchers at the time of their duty-free purchases so that goods could be delivered on arrival. But there is also a lot of opposition to such proposals.

52. The size and quantity of hand-baggage appears to be increasing and a restriction of both these aspects has been discussed within ECAC. It was found that this phenomenon causes disadvantages to the safety and access of exits in the event of an emergency, increases fuel consumption and reduces passengers' comfort. ECAC has therefore adopted a recommendation to governments on carry-on baggage which requires, among other things, that carry-on baggage be stored in a suitable closet or in baggage or cargo stowage compartments or space approved by the competent authorities. However, no limits as to size or weight were recommended.

53. It is clear that, in the field of safety, governments, airlines and the competent international organisations must continue action to improve the standard of safety in civil aviation. Such action concerns two main fields: air traffic control and safety within aircraft. The enactment and compliance with safety measures are much easier if national rules do not differ or at least do not differ too much in order to reduce the risk of human error. The advantage of international, or European, rules is that they apply equally to all countries which adhere to them thus reducing the risk of incomprehension. In this respect, the role of ICAO, ECAC and IATA is very important. Governments must also show the political will to implement improved standards of safety. In this connection, it is important that governments and politicians keep abreast of new developments so as to take decisions in full knowledge of the facts.

ce sujet. La FATUREC a recommandé que les achats hors taxes soient faits à l'arrivée ou stockés en un lieu particulier à bord pour des raisons de sécurité. On pourrait également délivrer aux passagers des bons au moment de leurs achats hors taxes et leur livrer les articles à l'arrivée. Mais ces propositions suscitent également de nombreuses oppositions.

52. Le volume et la quantité des bagages à main semblent augmenter et une limitation de ces deux aspects a été étudiée au sein de la CEAC. On a constaté que ce phénomène est une source d'inconvénients pour la sécurité et l'accès aux sorties en cas d'urgence, augmente la consommation en combustible et diminue le confort des passagers. La CEAC a donc adopté à l'intention des gouvernements une recommandation sur les bagages à main qui exige, entre autres, que ces derniers soient stockés dans un cabinet, ou dans des compartiments de stockage des bagages ou du fret, ou un espace approprié, approuvé par les autorités compétentes. Toutefois, aucune limite quant au volume ou au poids n'a été préconisée.

53. Il est clair que, dans le domaine de la sécurité, les gouvernements, les compagnies aériennes et les organisations internationales compétentes doivent continuer à prendre des mesures pour améliorer la sécurité de l'aviation civile. Ces mesures concernent deux grands domaines: le contrôle du trafic aérien et la sécurité dans l'avion. La promulgation et l'observation de mesures de sécurité sont bien plus faciles si les règles nationales ne diffèrent pas ou tout au moins ne diffèrent pas trop des règles internationales afin de réduire le risque d'erreur humaine. Les règles internationales ou européennes présentent l'avantage de s'appliquer également à tous les pays qui y adhèrent, réduisant ainsi le risque d'incompréhension. A cet égard, le rôle de l'OACI, de la CEAC et de l'IATA est très important. Les gouvernements doivent également montrer la volonté politique d'appliquer les normes de sécurité améliorées. A ce sujet, il est important que les gouvernements et les hommes politiques se tiennent au courant des nouveaux développements afin de prendre les décisions en pleine connaissance de cause.

APPENDIX

Key terrorist attacks involving aviation from mid-1985 to the end of 1986

June 1985 — *Trans World Airlines* 727 hijacked in the Eastern Mediterranean. One passenger was tortured then murdered, others taken hostage and held captive in Lebanon.

June 1985 — *Air India* 747 destroyed over the Atlantic with the loss of more than 300 lives.

ANNEXE

Principaux actes terroristes dirigés contre l'aviation entre le milieu de 1985 et la fin de 1986

Juin 85 — Un 727 de la *Trans World Airlines* est détourné en Méditerranée orientale. Un passager est torturé puis assassiné, d'autres sont pris en otages et retenus en captivité au Liban.

Juin 85 — Un 747 d'*Air India* est détruit au-dessus de l'Atlantique occasionnant la mort de plus de 300 personnes.

June 1985 — Two baggage handlers killed at Japan's Narita airport when a bomb transported by *Canadian Pacific* exploded during transhipment to *Air India.*

November 1985 — *Egypt Air* 737 hijacked — 56 died during incident and subsequent release attempt.

December 1985 — Simultaneous machine gun and grenade attacks at Rome and Vienna airports. 18 dead and more than 100 injured.

April 1986 — Bomb exploded on *Trans World Airlines* 727, killing four passengers, including a young child, all of whom were sucked out of the aircraft at 10 000 feet.

May 1986 — Bomb exploded on *Air Lanka* 1011, killing more than 20 passengers.

August 1986 — Rebels fighting against the Government of Sudan used a Sam 7 ground-to-air missile to shoot down airliner carrying 60 passengers.

September 1986 — Terrorists seized *Pan American* 747 at Karachi airport. 20 killed and more than 100 injured.

December 1986 — Seizure and destruction of Iraqi 737 with the loss of 71 lives.

Source : IATA Review, 1/87.

Juin 85 — A l'aéroport japonais de Narita deux bagagistes sont tués par l'explosion d'une bombe qui avait été acheminée par *Canadian Pacific* au cours du transbordement sur un avion *d'Air India.*

Novembre 85 — Un 737 d'*Egypt Air* est détourné — 56 personnes trouvent la mort au cours de l'incident et de la tentative de libération ultérieure.

Décembre 85 — Attaques simultanées à la mitraillette et à la grenade aux aéroports de Rome et de Vienne. 18 morts et plus de 100 blessés.

Avril 86 — Explosion d'une bombe sur un 727 de la *Trans World Airlines* tuant quatre passagers dont un jeune enfant tous quatre aspirés hors de l'avion à quelque 3 000 mètres d'altitude.

Mai 86 — Explosion d'une bombe sur un 1011 d'*Air Lanka* tuant plus de 20 passagers.

Août 86 — Des opposants au Gouvernement du Soudan se servent d'un missile sol-air Sam 7 pour abattre un avion transportant 60 passagers.

Septembre 86 — Des terroristes s'emparent d'un 747 de la *Pan American* à l'aéroport de Karachi. 20 morts et plus de 100 blessés.

Décembre 86 — Prise et destruction d'un 737 irakien avec 71 morts.

Source : Revue de l'IATA, 1/87.