



ASSEMBLÉE — 36^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 15 : Programme de sûreté de l'aviation

AUGMENTATION DE LA COLLABORATION INTERNATIONALE POUR FAIRE FACE AUX MENACES ET AUX INCIDENTS CONTRE LA SÛRETÉ

(Note présentée par les États-Unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

En temps de crise, le réseau de points de contact en sûreté de l'aviation fournit aux États le mécanisme leur permettant de collaborer et d'échanger des renseignements critiques avant, pendant et après un incident portant atteinte à la sûreté de l'aviation. Il est important que les États soient en mesure de contacter des personnes au sein d'une autorité appropriée pour échanger des renseignements critiques visant à assurer la protection du réseau mondial de l'aviation et pour harmoniser les ripostes à une menace immédiate, en cas de nécessité. Les États doivent être encouragés à participer à ce réseau et à veiller à ce que leurs propres renseignements soient à jour et facilement accessibles aux autres États. La présente note appuie la poursuite de la constitution d'une base de données du réseau de points de contact comprenant les contacts clés de tous les États membres. Elle recommande en outre que l'Assemblée demande instamment à tous les États de s'inscrire au réseau de points de contact et de tenir leurs renseignements à jour.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à demander instamment aux États qui ne l'ont pas encore fait de consigner les coordonnées de leurs points de contact respectifs dans le système existant à consultation restreinte fondé sur l'Internet ;
- à veiller à ce que le réseau de points de contact soit actualisé et vérifié, idéalement sur une base annuelle ;
- à demander que soit entrepris un examen plus approfondi de l'utilisation et de l'actualité des renseignements concernant les points de contact.

*Objectifs
stratégiques :*

La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique B : Sûreté – *Renforcer la sûreté de l'aviation civile mondiale.*

*Incidences
financières :*

Aucune ressource supplémentaire n'est nécessaire.

1. INTRODUCTION

1.1 Le principal objectif des réseaux terroristes est de commettre des attentats de grande envergure et de causer un grand nombre de victimes et des dommages politiques, économiques et psychologiques majeurs. L'aviation civile internationale, réseau de déplacements et d'activités commerciales entrecroisés à la grandeur de la planète, qui fonctionne 24 heures par jour, 7 jours par semaine, et qui relie des peuples, des économies et des individus, offre une cible idéale pour satisfaire les visées des terroristes. Dans plusieurs régions du monde, les frontières internationales ne se trouvent qu'à quelques minutes de vol, ce qui entraîne pour tous les États une obligation de mettre en place un mécanisme commun d'intervention rapide pour parer aux menaces contre la sûreté de l'aviation, et d'en assurer le suivi.

2. ANALYSE

2.1 Comme l'a démontré la menace d'attentats aux explosifs liquides en août 2006, une réponse collective des États est non seulement efficace pour contrer une menace imminente et protéger le réseau mondial de l'aviation, mais elle offre également aux voyageurs et au secteur de l'aviation un ensemble de mesures de sûreté applicables à l'échelle mondiale.

2.2 Pour assurer une sûreté efficace, il est indispensable d'établir des normes qui, dans la mesure du possible, sont de portée universelle. Comme l'a souligné en avril 2007 le directeur général de l'IATA, M. Giovanni Bisignani : « La sûreté va de pair avec la sécurité. Nos travaux en matière de sécurité suivent des normes mondiales. Mais la sûreté est encore un bazar coûteux, qui manque de coordination. Cela diminue l'efficacité de nos mesures et provoque la frustration de nos clients... L'aviation est beaucoup plus sûre aujourd'hui qu'elle ne l'était en 2001, mais le système est loin d'être homogène. »

2.3 Les chiffres indiquent que, sur les 30 aéroports internationaux les plus fréquentés du monde (en nombre de passagers, en 2006), 29 sont situés dans des pays qui appliquent à l'heure actuelle des restrictions sur les liquides, les aérosols et les gels (LAG) que les passagers peuvent emporter dans leurs bagages de cabine. Par rapport aux chiffres de 2006, 96,4 % des passagers qui transitent par les 30 aéroports les plus fréquentés sont soumis à des mesures renforcées de sûreté pour ce type d'articles. De plus, ces dispositions accrues sont dans une large mesure harmonisées. Des protocoles semblables, voire identiques, sont appliqués à un grand nombre de voyageurs à de nombreux endroits, ce qui se traduit par une plus grande cohérence et une réduction de la confusion, tant pour l'industrie que pour le public.

2.4 Un des moyens qui permet d'accélérer les communications, de renforcer la collaboration et d'harmoniser les initiatives et les normes est le réseau de points de contact en sûreté de l'aviation. Les avantages de ce réseau ont été nettement perçus lors de la riposte internationale à la menace aux explosifs liquides en 2006. Grâce à l'existence et à la disponibilité d'un réseau de points de contacts en sûreté de l'aviation entre les États-Unis, le Royaume Uni et plusieurs autres États, les initiatives visant à élaborer des mesures pour contrer la menace ont pu être communiquées rapidement et efficacement d'un État à un autre, et de nouveaux protocoles de sûreté ont pu être mis en place du jour au lendemain.

2.5 La base de données des points de contact a pour objectif de réunir en un réseau les points de contact internationaux chargés de la sûreté de l'aviation de tous les États, qui sont désignés au sein de l'autorité pertinente pour transmettre et recevoir, à toute heure du jour ou de la nuit, des renseignements sur les menaces imminentes, des demandes urgentes relatives à la sûreté et/ou des lignes directrices visant à soutenir les exigences en matière de sûreté, en cas de menace imminente.

2.6 La première étape dans la constitution d'un réseau de points de contact consiste en la désignation, par chaque État membre de l'OACI, d'un point de contact pour la sûreté de l'aviation (il peut s'agir d'une personne ou d'un organisme) avec qui l'on peut entrer en contact dans des situations d'urgence pour amorcer une réaction appropriée. Ce réseau doit faire l'objet de mises à jour annuelles et il peut être soumis à un examen annuel par des pairs. Le point de contact devrait être, en principe, un fonctionnaire disponible en tout temps, qui connaît bien le processus d'évaluation des menaces et qui est proche des sphères où sont prises les décisions concernant les procédures de sûreté de l'aviation.

2.7 À ce jour, le Groupe des Huit (le G8) et la Communauté économique Asie-Pacifique (APEC) ont entériné le concept et sont en train de mettre en place des réseaux de points de contact ciblés pour répondre aux besoins de leurs membres. Un réseau de points de contact à plus grande échelle sert à réunir tous les États membres de l'OACI en un seul réseau, permettant ainsi une collaboration encore plus étroite et une meilleure harmonisation.

2.8 Le réseau de points de contact en sûreté de l'aviation ne doit servir que dans l'éventualité d'une menace imminente contre la sûreté de l'aviation ou d'un incident qui nécessite une action urgente. Néanmoins, pour s'assurer que le réseau est viable et fonctionnel, l'OACI et ses États membres doivent périodiquement actualiser le système et le vérifier. À tout le moins, il ne devrait pas s'écouler plus d'un an entre les mises à jour. Il est fortement recommandé que les États membres vérifient la longévité du point de contact qu'ils ont choisi pour ce réseau.

2.9 En outre, les noms et les coordonnées qui figurent dans les bases de données des points de contact ne devraient être utilisés que dans les situations qui nécessitent une action urgente de la part d'un autre État pour protéger l'aviation civile ou pour répondre à une menace imminente dirigée contre l'aviation civile qui ne peut pas être traitée de manière normale ou aux heures habituelles de service. Les États devraient prendre les précautions adéquates pour limiter l'accès à la base de données aux seules personnes relevant de leurs services pertinents qui doivent avoir accès à cette information dans le cadre de leurs fonctions. Il est également demandé aux États membres de faire preuve de prudence et de discernement dans l'utilisation de ces points de contact.

2.10 Pendant une crise, il ne serait pas possible en pratique qu'un pays confronté à un incident ou à une menace contacte tous les États membres ; en fait, il n'est pas nécessaire ni même prudent que tous les États membres soient impliqués. Mais dans le cas où il est nécessaire de notifier un État ayant un intérêt direct et légitime dans l'incident, le réseau devrait s'avérer être un moyen efficace. De plus, lorsqu'il sera achevé et tout à fait fonctionnel, le réseau pourra servir de mécanisme sûr pour notifier les États et échanger des renseignements sur les mesures de sûreté exigées par les États dans des situations de menace particulière ou accrue.