



**NOTE DE TRAVAIL**

**DEUXIÈME CONFÉRENCE DE HAUT NIVEAU SUR LA SÛRETÉ  
DE L'AVIATION (HLCAS/2)**

**Montréal, 29 et 30 novembre 2018**

**Point 4 : Améliorer les synergies avec d'autres domaines**

**ASSURER UN EXAMEN GLOBAL APPROPRIÉ DES ASPECTS DE SÛRETÉ,  
DE FACILITATION ET DE SÉCURITÉ DU SECTEUR DE L'AVIATION**

(Note présentée par le Secrétariat)

**SOMMAIRE**

La présente note de travail met l'accent sur les synergies entre la sûreté, la facilitation, la sécurité et la coopération avec d'autres parties prenantes qui œuvrent dans le domaine de la sûreté de l'aviation et de la lutte contre le terrorisme, afin de parvenir à une approche coordonnée et globale des questions de sûreté de l'aviation.

La suite à donner par la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation figure au paragraphe 6.

**1. INTRODUCTION**

1.1 De nombreux domaines ont une influence considérable sur la sûreté de l'aviation mondiale, notamment la sécurité de la navigation aérienne, la facilitation et la lutte contre le terrorisme. Il faut rechercher une approche coordonnée et globale afin que tous les éléments du secteur aéronautique tirent parti du partage des connaissances, de l'intensification des efforts et de l'amélioration de la sûreté de l'aviation.

**2. NÉCESSITÉ D'APPROCHES COMPLÉMENTAIRES  
EN MATIÈRE DE SÛRETÉ ET DE SÉCURITÉ**

2.1 La sûreté de l'aviation vise à protéger l'aviation civile contre les actes délibérés de malveillance aux motivations très variées, notamment le terrorisme, la criminalité, l'activisme politique ou les troubles psychologiques d'un individu.

2.2 La sécurité de l'aviation a pour objectif de réduire le risque lié à l'exploitation des aéronefs à un niveau acceptable et de maîtriser ce risque. Cela passe par la prévention des accidents et des incidents, et la protection contre ceux-ci, qu'ils soient d'ordre technique, environnemental ou météorologique, ou qu'ils découlent d'une défaillance accidentelle du système, y compris l'erreur humaine.

2.3 Bien que l'objectif de préserver la vie et les biens soit le même, les concepts de sûreté et de sécurité ont leur logique propre pour ce qui est des causes et des solutions. Néanmoins, leur mise en œuvre comporte des points communs, et parfois des chevauchements. La sûreté et la sécurité doivent donc être envisagées ensemble et coordonnées pour une efficacité maximale, étant donné qu'une mesure prise dans un domaine peut avoir une incidence sur l'autre.

2.4 Il y a eu dans le passé des situations où les mesures de sûreté et de sécurité ont eu une incidence l'une sur l'autre, par exemple des mesures visant à empêcher les personnes non autorisées de pénétrer dans la cabine de l'équipage de conduite. De telles situations se produisent encore, par exemple dans les cas où l'interdiction de certains objets dans la cabine d'un aéronef pourrait être contraire aux exigences du transport des marchandises dangereuses. De tels cas sont susceptibles de se présenter à nouveau à l'avenir, lorsque de nouvelles mesures sont mises en œuvre ou de nouveaux modes de transport, comme les systèmes d'aéronef télépilote (RPAS), sont mis au point.

2.5 L'OACI s'est engagée à promouvoir la coopération entre les services de sûreté et de sécurité afin d'assurer des approches complémentaires, susceptibles d'être mieux approfondies au niveau des États, lorsque des mesures sont élaborées ou mises en œuvre.

### 3. DISPOSITIONS LIÉES À LA SÛRETÉ DE L'ANNEXE 9 — *FACILITATION*

3.1 L'Annexe 17 — *Sûreté* contient les normes et pratiques recommandées (SARP) pour la prévention des actes d'intervention illicite et la lutte contre ces actes, tandis que l'Annexe 9 — *Facilitation* énonce les SARP liées spécifiquement à la facilitation des formalités côté ville de congé des membres d'équipage des aéronefs, des passagers, des bagages, du fret et de la poste, relativement aux exigences des douanes, de l'immigration, de la santé publique et des autorités sanitaires et agricoles.

3.2 Certaines de ces formalités sont liées aux processus de sûreté. Pour promouvoir une meilleure compréhension, les dispositions de l'Annexe 9 portant sur la sûreté ont été jointes à l'Annexe 17.

3.3 Les principales formalités liées concernent la sécurité frontalière. Étant donné que les criminels et les terroristes utilisent tous les modes de transport pour franchir les frontières, y compris l'aviation commerciale, la sécurité frontalière et les objectifs de sûreté de l'aviation doivent se compléter mutuellement afin de les empêcher d'accomplir leurs missions ou d'échapper aux poursuites.

3.4 L'utilisation des renseignements préalables concernant les voyageurs (données RPCV) et des dossiers passagers (données PNR) s'est avérée utile pour l'identification de criminels connus et potentiels à travers les évaluations de risque. Toutefois, à ce jour l'utilisation de ces ensembles de données aux fins de sûreté de l'aviation est limitée. Il faut réfléchir à la manière dont les renseignements sur les passagers peuvent être mieux utilisés pour éclairer, étayer et appuyer les objectifs de sûreté de l'aviation, et, le cas échéant, le rôle que l'OACI peut y jouer (Mesure prioritaire 3.7 du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde).

3.5 L'aviation commerciale peut ne pas être utilisée uniquement aux fins de transport, mais aussi pour des activités criminelles. Il est très probable que certaines de ces activités soient liées au terrorisme étant donné qu'il est bien connu que le crime sert à financer les activités terroristes. Par ailleurs, la détection de certaines activités criminelles, comme le trafic des marchandises illicites, peut permettre de repérer les lacunes du système de sûreté de l'aviation. Il est important de prendre conscience des liens entre les activités criminelles et les activités terroristes, et de s'assurer que toutes les autorités compétentes collaborent étroitement sur cette question.

#### 4. ACCROÎTRE LES SYNERGIES GRÂCE À LA COOPÉRATION INTERNATIONALE

4.1 Dans le cadre de la Stratégie antiterroriste mondiale des Nations Unies et des résolutions pertinentes du Conseil de sûreté de l'ONU sur la lutte contre le terrorisme, le Secrétariat de l'OACI poursuit sa collaboration avec les institutions onusiennes afin de renforcer davantage et de développer la coopération et le partage des informations relatives à la gestion des contrôles frontaliers, à la sûreté de l'aviation et à la lutte contre le terrorisme. L'OACI soutient également la mise en œuvre du Contrat global de coordination dans la lutte contre le terrorisme en participant à divers groupes de travail de l'Équipe spéciale de lutte contre le terrorisme (CTITF) de l'ONU. Cette collaboration comprend la mise en œuvre d'activités conjointes, la mobilisation des compétences, l'optimisation des ressources, la lutte contre les activités redondantes et la maximisation des résultats à présenter aux États membres.

4.2 En partenariat avec l'OACI, de nombreuses organisations internationales œuvrent pour la sûreté de l'aviation. L'Organisation mondiale des douanes (OMD) et l'Union postale universelle (UPU) font partie de ces organismes qui ont signé des accords avec l'OACI (en 2011 et en 2015, respectivement), et ont intégré les mesures de sûreté de l'aviation dans leurs réglementations et directives. Des efforts soutenus sont déployés pour renforcer la coopération et coordonner l'élaboration de mesures de sûreté, notamment les informations préalables concernant le fret avant embarquement (PLACI), ainsi que les RPCV et les PNR susmentionnés.

4.3 Des efforts similaires ont été entrepris avec les associations de l'industrie, notamment l'Association du transport aérien international (IATA) et l'Association internationale du fret aérien (TIACA). La participation de l'industrie et d'autres organisations internationales au Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation et ses groupes de travail reste très utile parce qu'elle fournit des éclairages pratiques aux décideurs dans le domaine de la sûreté de l'aviation.

4.4 Les sept bureaux régionaux de l'OACI sont en contact étroit avec les États dans leurs régions respectives. Les résultats des audits et la contribution des bureaux régionaux sont utilisés par l'OACI pour l'évaluation des besoins de formation et d'autres appuis ciblés qui contribuent à la mise en œuvre effective des SARP de l'Annexe 17 dans le monde.

4.5 Ces initiatives sont davantage renforcées par le Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) et les Conférences régionales sur la sûreté de l'aviation tenues en 2017 et 2018 pour harmoniser les divers programmes nationaux et régionaux avec le GASeP.

4.6 Parallèlement, des initiatives similaires sont entreprises au niveau des régions et des États, à travers la collaboration entre les organisations régionales ou les États pour le renforcement de la sûreté de l'aviation au niveau mondial. Il peut s'agir de financer des projets spécifiques, d'échanger les expériences et les meilleures pratiques ou de conclure des accords bilatéraux ou multilatéraux.

## 5. MISE EN ŒUVRE DES RÉSOLUTIONS DE L'ONU RELATIVES À LA SÛRETÉ DE L'AVIATION

5.1 Par la Résolution 2309 adoptée en 2016, le Conseil de sécurité de l'ONU a lancé un appel pour une collaboration plus étroite afin d'assurer la sécurité des services aériens dans le monde et de prévenir les attaques terroristes.

5.2 Conformément à cette résolution, l'OACI continue à s'assurer que les mesures de sûreté de l'aviation sont continuellement revues et adaptées à l'évolution constante des menaces dans le monde. Dans le cadre de ses missions, l'OACI a par ailleurs intensifié ses efforts pour veiller au respect des normes internationales de sûreté de l'aviation en les appliquant de manière efficace sur le terrain, et d'aider les États membres en ce sens.

5.3 L'OACI continuera à participer aux initiatives internationales et nationales d'appui aux efforts de lutte contre le terrorisme de l'ONU. En mai 2018, un accord conclu entre l'OACI et la Direction exécutive du Comité contre le terrorisme (DECT) des Nations Unies a été signé, qui a permis le renforcement de la coopération et l'échange d'informations entre ces institutions dans les domaines des contrôles frontaliers, de la sûreté de l'aviation et de la lutte contre le terrorisme.

## 6. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE

6.1 La Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation est invitée à :

- a) reconnaître les efforts de l'OACI dans la promotion de la coordination horizontale sur des questions transversales concernant la sûreté et la sécurité de l'aviation et à encourager les États à faire des efforts similaires ;
- b) encourager un examen approfondi de la manière dont les renseignements concernant les passagers peuvent être mieux utilisés pour éclairer, étayer et appuyer les objectifs de sûreté de l'aviation pour les États qui en ont la capacité ;
- c) demander aux États de poursuivre la réflexion sur la manière dont la lutte contre les activités criminelles dans le contexte de l'aviation peut permettre de repérer les vulnérabilités en matière de sûreté de l'aviation ; et la manière dont ces informations pourraient être partagées, dans la mesure du possible, entre les juridictions et les organismes compétents au sein d'un État, et entre les États ;
- d) prendre note du rôle et de l'importance des partenariats et des initiatives régionales dans le domaine de la sûreté de l'aviation et à encourager l'OACI et les États à poursuivre ces partenariats ;
- e) reconnaître la participation croissante de l'OACI dans les initiatives nationales et internationales d'appui aux efforts de lutte contre le terrorisme de l'ONU dans le domaine de la sûreté de l'aviation, chaque fois que cela est possible.