



ASSEMBLÉE — 38^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 13 : Sûreté de l'aviation — Politique

PROPOSITIONS RELATIVES AUX PRIORITÉS DES ACTIVITÉS DANS LE DOMAINE DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION

(Note présentée par la Lituanie au nom de l'Union européenne et de ses États membres¹,
et les autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile²)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note contient des propositions concernant les priorités des activités dans le domaine de la sûreté de l'aviation, sur la base des conclusions et recommandations de la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation qui s'est tenue à Montréal du 12 au 14 septembre 2012.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à examiner les recommandations relatives à la politique générale et aux priorités des activités décrites dans la présente note de travail à l'appui de son examen de la Résolution A37-17 : *Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite* et à titre de contribution au programme des travaux de l'OACI pour le triennat 2014-2016, en ce qu'il se rapporte à la sûreté de l'aviation.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique B — Sûreté
<i>Incidences financières :</i>	Les activités prioritaires de l'OACI qui sont proposées devraient être financées par le budget ordinaire de l'Organisation.
<i>Références :</i>	Résolution A37-17 : <i>Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite</i>

¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède.

² Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Géorgie, Islande, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

1. INTRODUCTION

1.1 La Conférence de haut niveau de l'OACI sur la sûreté de l'aviation (« la Conférence ») a donné aux États membres de l'OACI et aux observateurs une occasion exceptionnelle de réfléchir aux progrès réalisés dans la conception et la mise en œuvre de la politique de la sûreté. La Conférence a formulé des conclusions et des recommandations pour guider les futures activités et programmes de travail de l'OACI dans le domaine de la sûreté de l'aviation qu'il convient d'appuyer.

2. PRIORITÉS DE LA POLITIQUE DE LA SÛRETÉ

2.1 *Sûreté basée sur le risque*

2.1.1 La Conférence « a encouragé l'OACI, ses États membres et les acteurs de l'industrie à adopter une approche basée sur le risque pour œuvrer à la sûreté de l'aviation » et elle a su « salué l'initiative de l'OACI d'établir un Énoncé de climat de risque... » L'OACI n'est certes pas en mesure, en raison de son caractère et de sa vocation, d'évaluer la menace qui pèse sur le transport aérien, mais son Énoncé de climat de risque fournit des renseignements généraux précieux sur le risque. L'efficacité de tout programme de sûreté est tributaire de la possibilité qu'il donne de faire face aux menaces et d'éviter que les vulnérabilités de l'aviation civile ne soient exploitées pour commettre un acte d'intervention illicite, ce qui appelle une gestion du risque créé par ces menaces et vulnérabilités. L'adoption d'une approche basée sur le risque devrait embrasser plusieurs domaines concernant : 1) la conception des mesures de sûreté de l'Annexe 17 de l'OACI ; 2) la prise de décisions dans l'affectation des ressources limitées au niveau de l'exploitation ; 3) la détermination de où, comment et quand les audits de sûreté de l'OACI devraient être effectués et 4) la définition d'une réaction diligente et proportionnée aux attaques terroristes et aux tentatives d'attaque dès qu'elles se présentent.

2.2 *Durabilité des mesures de sûreté de l'aviation*

2.2.1 La Conférence « a demandé à l'OACI et à ses États membres d'envisager d'élaborer une approche davantage axée sur les résultats pour la réglementation de la sûreté de l'aviation... » et « à souligner qu'il importe de définir des mesures de sûreté efficaces, efficaces, viables du point de vue opérationnel, durables sur le plan économique et qui tiennent compte de l'incidence sur les passagers ». Il faudrait ainsi reconnaître que les mesures de sûreté de l'aviation appliquées par les États membres ne doivent pas nécessairement être uniformes pour autant qu'elles soient au minimum conformes aux dispositions de l'Annexe 17 et qu'elles permettent d'atteindre l'objectif de sûreté poursuivi. De plus, l'efficacité et la viabilité de ces mesures exigent qu'il soit tenu dûment compte de leurs conséquences opérationnelles et économiques et de la nécessité d'éviter des incidences malencontreuses sur la facilitation des passagers et du fret.

2.3 *Reconnaissance mutuelle des mesures de sûreté*

2.3.1 La Conférence « a vivement encouragé les États membres de l'OACI à examiner entre eux des arrangements de reconnaissance mutuelle, notamment le contrôle unique de sûreté, qui reconnaissent l'équivalence de leurs mesures de sûreté de l'aviation dans la mesure où elle donne les mêmes résultats et qui sont fondés sur un processus de validation complet et continu convenu et un échange efficace de renseignements sur leurs systèmes respectifs de sûreté de l'aviation ». Ce principe, qui est déjà consacré dans l'Annexe 17, devrait être fondé sur des critères objectifs et robustes tels que : 1) convergence en matière de réglementation ; 2) processus de validation complet et continu, dont la possibilité de vérifications sur place et 3) échange effectif et permanent de renseignements entre autorités

des États concernant leur système respectif de sûreté de l'aviation. Pareille reconnaissance éviterait les chevauchements indus des mesures de sûreté, ce qui optimiserait l'utilisation des ressources limitées et éliminerait les obstacles aux voyages et aux échanges commerciaux.

2.4 *Coordination entre entités différentes*

2.4.1 La coordination entre les différentes entités responsables d'un ou de plusieurs aspects de la sûreté de l'aviation est essentielle pour que l'approche de la sûreté soit englobante et intégrée – au-delà des domaines traditionnels de compétence – et qu'il n'existe aucune solution de continuité dans la transmission des renseignements de sûreté qui peuvent jouer un rôle important dans la prévention d'un acte d'intervention illicite et éviter tout écart par rapport aux besoins des diverses parties qui pourrait créer des faiblesses ou de la confusion dans le système global. En voici quelques exemples : 1) efforts en vue d'harmoniser l'approche de la sûreté du fret et de la poste avec l'Organisation mondiale des douanes et l'Union postale universelle pour promouvoir des synergies entre leurs besoins respectifs, éviter les chevauchements et réduire les coûts pour l'aviation ; 2) coopération entre les entités qui, aux niveaux national et des aéroports, protègent les zones côté ville, pour améliorer la sûreté dans ces parties des aéroports et 3) coopération en matière de mesures de sûreté ATM et de cybersécurité.

2.5 *Activités d'assistance*

2.5.1 La Conférence « a encouragé les États membres à partager les résultats des audits de l'USAP sous une forme sûre et appropriée, afin de cibler les activités de renforcement des capacités... » et « a encouragé les États membres de l'OACI et les parties compétentes, telles que les organismes régionaux, à conclure des « accords de partenariat » avec l'Organisation afin d'organiser et d'exécuter des activités de renforcement des capacités... » Ainsi, les activités d'assistance devraient être ciblées plus efficacement sur la base de plusieurs critères tels que : 1) le degré et le caractère du risque qui pèse sur l'aviation et qu'elle crée elle-même ; 2) les vulnérabilités actuelles dans un pays donné. Une analyse approfondie des constatations des audits USAP de l'OACI et d'autres sources de renseignements (par exemple les systèmes régionaux de contrôle de la conformité) devraient fournir les renseignements nécessaires sur ces vulnérabilités et 3) l'engagement des États membres bénéficiaires à faire en sorte que ces mesures soient effectivement appliquées.

3. **PRIORITÉS DES ACTIVITÉS**

3.1 Pour contribuer à la définition du programme des travaux de l'OACI pendant le triennat 2014-2016 et pour hiérarchiser les activités, les priorités décrites ci-dessus devraient être pleinement intégrées aux activités de l'OACI en entreprenant les tâches ci-après :

3.2 *Appliquer des mesures de sûreté basées sur le risque* : Pour les États membres qui souhaitent l'utiliser, l'Énoncé du climat de risque met à leur disposition une méthodologie qui les aiderait à évaluer leurs risques nationaux. Se fondant sur les renseignements fournis par les États membres, l'OACI devrait régulièrement mettre son Énoncé à jour. De plus, en adoptant une approche de la sûreté de l'aviation basée sur le risque, l'OACI devrait :

- a) réexaminer les évaluations du risque en vigueur à la lumière de l'évolution de la situation ;
- b) évaluer à nouveau le risque que présentent des menaces nouvelles et émergentes. Par exemple, les risques d'attaques cybernétiques dirigées contre la navigation

aérienne et les systèmes ATM ont augmenté en raison de l'évolution technique des procédures de vol, technologiques et opérationnelles de l'ATM, qui a été examinée à la 12^e Conférence de navigation aérienne. La coopération entre les divers groupes d'experts et groupes consultatifs compétents en matière d'ATM et le Groupe d'experts AVSEC d'une part et d'autre part entre le secteur de l'aviation et les règlementeurs, est essentielle pour définir les mesures techniquement et opérationnellement pertinentes dans ces domaines ;

- c) continuer d'amender l'Annexe 17, ainsi que le Manuel de sûreté et les documents de formation de l'OACI. Il conviendrait en particulier d'entreprendre une analyse des mesures de sûreté préventives décrites dans l'Annexe 17 dans l'optique du risque, analyse après laquelle des amendements pourraient être apportés ;
- d) encourager les États membres à réagir de manière proportionnée et coordonnée quand un acte d'intervention illicite est dirigé contre l'aviation civile pour éviter toute réaction exagérée qui puisse avoir une incidence négative sur le transport aérien et envoyer des messages erronés au public.

3.3 ***Veiller à la durabilité des mesures de sûreté*** : Dans la poursuite de l'élaboration d'un cadre mondial de sûreté de l'aviation, l'OACI devrait encourager l'analyse correcte de l'effet éventuel de nouvelles mesures pour s'assurer qu'elles soient proportionnées et effectivement applicables, qu'elles tiennent dûment compte de l'augmentation prévue du trafic mondial de passagers et qu'elles n'aient pas d'incidences évitables sur le secteur de l'aviation, sur l'intérêt économique plus généralement ou sur la qualité des voyages des passagers. Cette analyse devrait notamment consister à évaluer l'incidence sur :

- a) l'exploitation et l'utilisation de l'infrastructure aéroportuaire, notamment sur le coût, l'affectation et la réaffectation des ressources ;
- b) l'acceptabilité des mesures par les membres du personnel et les voyageurs ;
- c) les coûts pour les gouvernements et le secteur de l'aviation ;
- d) les besoins technologiques et l'application de la technologie ;
- e) d'autres domaines tels que la sécurité ou l'environnement ;
- f) la qualité des voyages aériens, dont les droits des passagers, leur dignité et la protection de leurs renseignements personnels.

3.4 ***Renforcer la sûreté de la poste et du fret aériens*** : Dans le sens des conclusions de la conférence relatives à l'atténuation du risque pour la poste et le fret aériens, des progrès marqués ont été réalisés par l'adoption récente de normes renforcées de l'Annexe 17. Elles ne représentent toutefois qu'un premier pas et des travaux complémentaires sont nécessaires pour veiller à ce que le fret et la poste fassent l'objet d'une inspection/filtrage physique ou que leur chaîne logistique soit sécurisée (notamment par l'agrément des expéditeurs connus et des agents habilités par ou au nom de l'autorité compétente), et par la suite, qu'ils soient protégés contre toute intervention illicite.

3.5 ***Contre la menace que posent les liquides explosifs*** : En accord avec les conclusions de la conférence, l'OACI et ses États membres devraient appliquer des contrôles de sûreté aux explosifs liquides, en aérosol et en gel (LAG), contre la menace qu'ils présentent et, dans toute la mesure du

possible, le faire par des moyens technologiques. Pour ce qui est de l'atténuation des menaces que les explosifs font peser sur l'aviation civile, une approche d'ensemble devrait comprendre la détection de tout genre d'explosifs par des techniques d'inspection/filtrage de pointe.

3.6 ***Cibler les activités d'assistance et mesurer leur efficacité*** : l'OACI devrait activement aider ses États membres dans les efforts qu'ils font pour se conformer aux dispositions de l'Annexe 17, en particulier aux nouvelles normes sur la sûreté de la poste et du fret aériens et aux douanes, en leur fournissant des éléments d'orientation et de l'information. L'OACI devrait jouer un rôle actif dans le ciblage, la hiérarchisation et la coordination de cette assistance, en collaborant avec les États et les organisations donateurs ainsi qu'avec les bénéficiaires, et aussi avec les parties prenantes de l'aviation afin d'assurer leur durabilité. Pour donner suite aux conclusions de la conférence, l'OACI devrait continuer de mettre au point et puis d'appliquer des indicateurs d'efficacité, comprenant des critères et des méthodologies d'évaluation de l'efficacité et de la durabilité des projets d'assistance.

4. **CONCLUSIONS**

4.1 L'Assemblée est invitée à examiner les priorités de ses activités qui sont proposées dans la présente note à l'appui de son examen de la Résolution A37-17 : *Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liées à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite* et en tant que contribution au programme de travail de l'OACI pendant le triennat 2014-2016.