



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 38^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 13: Sûreté de l'aviation — Politique

SÛRETÉ DE L'AVIATION PENDANT LE PROCHAIN TRIENNAT

(Note présentée par : Afrique du Sud, Allemagne, Arabie Saoudite, Australie, Belgique, Canada, Chine, Émirats arabes unis, Espagne, États-Unis, Fédération de Russie, Irlande, Italie, Japon, Liban, Luxembourg, Mexique, Nigéria, Nouvelle-Zélande, Qatar, Royaume-Uni, Sénégal, Singapour, Slovénie et Suisse)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La sûreté de l'aviation est un pilier crucial de l'architecture de l'aviation civile mondiale. Vu les menaces constantes qui pèsent sur la sûreté, toutes les parties prenantes doivent collaborer pour renforcer la sûreté de l'aviation en prenant des mesures judicieuses et pratiques et en collaborant étroitement.

Suite à donner : l'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note des travaux, décrits au § 3.2, menés par l'OACI en collaboration avec ses États membres, le secteur de l'aviation et d'autres parties prenantes pour renforcer la sûreté de l'aviation dans le monde
- b) approuver et continuer d'appuyer l'orientation et les mesures prises pour renforcer la sûreté de l'aviation mondiale (§ 3.2).

<i>Objectifs stratégiques</i> :	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique B – <i>Sûreté</i>
<i>Incidences financières</i> :	Aucunes
<i>Références</i> :	Résolutions de la 37 ^e session de l'Assemblée 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 A38-WP/12 – Résultats de la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (HLCAS) A38-WP/14 – 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

1. INTRODUCTION

1.1 Depuis les attaques terroristes du 11 septembre 2001 et la Conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté de l'aviation de 2002, les États membres de l'OACI, le secteur de l'aviation et d'autres parties prenantes ont pris de nombreuses mesures pour améliorer la sûreté de l'aviation mondiale. Les États membres de l'OACI se sont vigoureusement impliqués politiquement et ils ont renforcé leur collaboration avec toutes les parties prenantes qui se sont entendues aussi pour adopter de nouvelles approches et de nouvelles mesures en vue de combattre la menace que le terrorisme fait peser sur le transport aérien international, tout en veillant à la facilitation et à l'efficacité harmonieuses de son exploitation.

1.2 À sa 37^e session de 2010, l'Assemblée de l'OACI a adopté et publié sa 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*. Cette résolution couvre globalement des politiques générales : elle encourage les États membres de l'OACI à adopter et respecter des instruments juridiques sur la sûreté de l'aviation internationale, des mesures de sûreté techniques, des mesures prises par les États pour réprimer les actes d'intervention illicite, le Programmes universel d'audits de sûreté, l'assistance aux États qui souhaitent se donner des moyens de supervision de la sûreté de l'aviation, ainsi que la coopération multilatérale, bilatérale, internationale et régionale. L'Assemblée a aussi publié une Déclaration sur la sûreté de l'aviation. La Résolution A37-17 et la Déclaration sur la sûreté énoncent une orientation de haut niveau et signalent que les États membres de l'OACI, le secteur de l'aviation et d'autres parties prenantes se sont vivement engagées à poursuivre leurs efforts, individuellement et en collaboration, pour renforcer la sûreté de l'aviation mondiale et la protéger contre la menace que les actes de terrorisme et d'intervention illicite font peser sur elle.

2. FAITS NOUVEAUX CRUCIAUX DANS LE DOMAINE DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION

2.1 Depuis la 37^e session de l'Assemblée, de nombreux faits nouveaux cruciaux se sont produits dans le domaine de la sûreté de l'aviation. Il s'agit notamment des menaces qui continuent de peser sur la sûreté et des attaques terroristes dirigées contre des cibles de l'aviation civile, ainsi que des efforts de la collectivité de l'aviation civile internationale pour mettre au point de nouvelles approches et de nouvelles mesures pour protéger l'exploitation de l'aviation civile mondiale.

2.2 L'OACI a joué un rôle de chef de file dans les efforts visant à galvaniser la collectivité de l'aviation civile internationale pour renforcer la sûreté de l'aviation par le truchement des activités du Secrétariat (en particulier de ses groupes d'études) et par la participation de tous les membres du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation de l'OACI et de ses groupes de travail. Certains des principaux efforts entrepris et menés à bonne fin par l'OACI depuis trois ans sont notamment les suivants :

- a) Conférences régionales pour renforcer l'appui des régions, au plus haut niveau, à la sûreté de l'aviation, tenues notamment à Toledo, Abu Dhabi, Abuja, Mexico Tokyo Caracas, Dakar, Kuala Lumpur, Manama, Moscou et New Delhi ;
- b) Tenue par l'OACI, en septembre 2012, à Montréal, de la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (HLCAS) qui a démontré que les États membres de l'OACI, le secteur de l'aviation et d'autres parties prenantes s'étaient engagés politiquement, au plus haut niveau, à atteindre l'objectif commun du renforcement de la sûreté de l'aviation et publication d'un Communiqué décrivant les futurs domaines de focalisation dans la lutte contre l'intervention illicite dans l'exploitation de l'aviation civile ;

- c) Renforcement de la collaboration entre l'OACI et d'autres organisations internationale telles que l'Organisation maritime internationale (OMI), l'Union postale universelle (UPU) et l'Organisation mondiale des douanes (OMD). En juillet 2012, l'OACI et l'OMD ont tenu à Singapour, pour la toute première fois, une conférence conjointe au cours de laquelle elles se sont vigoureusement engagées à collaborer mutuellement et avec toutes les parties prenantes pour renforcer la sûreté du fret aérien et sa chaîne logistique. En juillet 2013, l'OACI, l'OMI et l'OMD ont aussi pris l'engagement de collaborer pour combiner leurs efforts d'amélioration de la sûreté du fret transporté par les voies aérienne et maritime;
- d) Plusieurs nouveaux groupes de travail et groupes techniques consultatifs relevant du Groupe d'experts de la sûreté de aviation de l'OACI ont été institués pour traiter de questions particulièrement importantes telles que la menace et le risque, la menace interne, la sûreté du fret aérien, la technologie de la sûreté ainsi que la formation à la sûreté de l'aviation, et pour étudier l'inspection/filtrage aux postes de contrôle de la prochaine génération. Les travaux de ces nouveaux groupes complètent ceux des groupes de travail sur l'Annexe 17 et sur les éléments d'orientation en matière de sûreté ;
- e) De nouvelles normes et pratiques recommandées (SARP) sur la sûreté destinées à figurer dans l'Annexe 17 à la Convention de Chicago et de nouvelles orientations ont été formulées qui concernent notamment la sûreté de la navigation aérienne et des services ATS, la sûreté du fret et l'inspection/filtrage aux aéroports de personnes, autres que les passagers, qui servent l'aviation civile internationale ;
- f) De nouveaux domaines de collaboration ont été tissés entre les groupes d'experts de la sûreté de l'aviation de l'OACI et d'autres de ses groupes techniques, tels que le Groupe d'experts des marchandises dangereuses et le Groupe d'experts de la facilitation, pour renforcer la synergie et l'équilibre entre les actions de l'OACI à l'échelle mondiale concernant la sûreté, la facilitation et l'acheminement des marchandises dangereuses ;
- g) L'OACI, ses États membres, le secteur de l'aviation et d'autres parties intéressées ont poursuivi leurs efforts de sensibilisation pour faire plus largement connaître les menaces qui pèsent sur l'aviation et les mesures qui sont prises. À cet égard, l'Énoncé du climat de risque a beaucoup contribué à mieux sensibiliser les États membres aux menaces nouvelles et émergentes qui pèsent sur la sûreté de l'aviation. Le Réseau des points de contact de l'OACI dans le domaine de la sûreté de l'aviation a constitué un cadre utile pour encourager les communications et l'échange de ces renseignements entre États membres ;
- h) L'OACI, ses États membres et d'autres parties intéressées ont redoublé d'efforts pour mieux mettre l'accent sur la formation à la sûreté de l'aviation et sur le renforcement des capacités. De nouvelles initiatives ont été lancées dans ces deux domaines, notamment dans ceux de la sûreté du fret aérien, des audits et de la conformité, de l'inspection/filtrage et des contrôles de sûreté.

- i) Au cours de la prochaine révision de l'USAP, pour mieux répondre aux besoins différents des États membres, le Programme OACI universel d'audits de sûreté (USAP) migrera pour devenir le programme USAP-Méthode de surveillance continue (CMA) avec des approches modulées en fonction des niveaux différents de conformité et de supervision ;
- j) On continue de recourir à de nouvelles technologies. De nouvelles technologies et de nouveaux matériels à utiliser dans les activités de sûreté de l'aviation civile sont en cours de mise au point et d'essai et ils sont déployés dans le monde entier. Ils aident grandement les règlementeurs et le secteur de l'aviation à améliorer à la fois la sûreté et la facilitation tout en étant efficaces par rapport à leurs coûts.

3. POUR L'AVENIR

3.1 En raison de la place cruciale que la sûreté occupe dans l'architecture de l'aviation civile mondiale, l'OACI, ses États membres, le secteur de l'aviation et d'autres parties prenantes doivent redoubler d'efforts, individuellement et collectivement, pour combattre la menace que le terrorisme fait peser sur l'exploitation du transport aérien international. Ces efforts doivent s'ajouter à ceux que font les parties prenantes pour veiller à la facilitation aisée et à l'efficacité de l'exploitation de l'aviation civile et pour utiliser au mieux les ressources limitées.

3.2 Pour l'avenir, il est demandé à la 38^e session de l'Assemblée d'appuyer vivement tous ces efforts et d'approuver les mesures ci-après pour renforcer la sûreté de l'aviation mondiale. Il est recommandé à cet effet :

- a) que l'OACI continue à jouer son rôle de chef de file mondial, à énoncer des politiques, des orientations techniques et des recommandations pour guider tous ses États membres, le secteur de l'aviation et d'autres parties prenantes dans le renforcement harmonisé et synergique de la sûreté de l'aviation à l'échelle mondiale ;
- b) que les organes spécialisés de l'OACI dans le domaine de la sûreté poursuivent leurs efforts pour régler les questions cruciales de sûreté de l'aviation et pour formuler des mesures pratiques et judicieuses visant à dissiper les menaces qui pèsent sur la sûreté de l'aviation ;
- c) que tous les États membres de l'OACI continuent de renforcer leurs mesures et normes de sûreté ainsi que leur application pour, au minimum, se conformer aux normes de l'Annexe 17 à la Convention de Chicago ;
- d) que l'OACI continue de collaborer étroitement avec d'autres organisations internationales telles que l'OMI, l'UPU et l'OMD, avec des organisations régionales de l'aviation et avec d'autres partenaires de l'aviation tels que le Conseil international des aéroports (ACI), la Global Express Association (GEA), l'Association du transport aérien international (IATA), l'Association internationale du fret aérien (TIACA) et autres pour mettre au point et améliorer les mesures et les méthodes appliquées pour établir un équilibre durable et efficace par rapport aux coûts entre les besoins de la sûreté, de la facilitation et de l'exploitation de l'aviation;
- e) que l'OACI, ses États membres et le secteur de l'aviation continuent d'encourager les approches novatrices, efficaces et judicieuses d'harmonisation des efforts de sûreté de

l'aviation mondiale. Il conviendrait à cet égard que les États coopèrent à l'échelle internationale pour instaurer mutuellement et en collaboration une sûreté basée sur les risques et les résultats ;

- f) que l'OACI et tous ses États membres continuent de mettre au point et d'améliorer leurs vérifications, inspections et moyens de supervision de la sûreté de leur aviation pour faire en sorte que les mesures de sûreté qu'ils adoptent et appliquent pour protéger l'exploitation de l'aviation civile internationale soient robustes et efficaces. L'OACI est encouragée à cet égard à poursuivre la mise en place de l'USAP-CMA pour la prochaine phase du Programme universel d'audits de sûreté ;
- g) que l'OACI, ses États membres et toutes les autres parties prenantes poursuivent leurs efforts dans le domaine du renforcement des capacités et de la formation à la sûreté de l'aviation, particulièrement en prenant des mesures de nature à aider les États qui ont besoin d'en bénéficier.
- h) que l'OACI continue de promouvoir au bénéfice de tous les États membres la sensibilisation aux meilleures pratiques de la sûreté de l'aviation et, sous réserve des moyens disponibles, l'échange de renseignements sur les menaces qui pèsent sur elle. S'ils ne l'ont pas encore fait, les États devraient se joindre au Réseau des points de contact de la sûreté de l'aviation pour s'échanger les renseignements en question ;
- i) que l'OACI, ses États membres et d'autres parties prenantes continuent de collaborer étroitement pour mettre au point des méthodes et des mesures novatrices de sûreté de l'aviation qui tiennent compte aussi de la nécessité d'une facilitation aisée et de l'efficacité de l'exploitation de l'aviation civile, d'un bon rapport coûts-avantages et de la meilleure utilisation possible des ressources limitées.