

ASSEMBLÉE — 37<sup>e</sup> SESSION

## COMITÉ EXÉCUTIF

## Point 13 : Politique en matière de sûreté

STRATÉGIE GLOBALE OACI DE SÛRETÉ DE L'AVIATION (ICASS) —  
PLAN D'ACTION STRATÉGIQUE 2011-2016

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

## RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note propose sept domaines de focalisation stratégique au titre d'une nouvelle stratégie de sûreté de l'aviation désignée Stratégie globale OACI de sûreté de l'aviation (ICASS) — Plan d'action stratégique 2011-2016. L'ICASS est un développement de l'actuel Plan d'action pour la sûreté de l'aviation et présente un certain nombre d'importants changements d'optique par rapport aux activités actuelles prévues dans ce plan. Entre autres, la nouvelle stratégie ciblera davantage le règlement des failles du système de sûreté grâce à l'assistance aux États.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée :

- à entériner l'ICASS en tant que document d'orientation stratégique et de cadre pour les deux prochains triennats, en remplacement de l'actuel Plan d'action pour la sûreté de l'aviation ;
- à demander aux États et aux organisations intéressées de continuer à appuyer, financièrement et par des contributions en espèces, s'ils sont en mesure de le faire, le programme de travail de l'OACI dans le domaine de la sûreté de l'aviation.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique B (Sûreté) en ceci qu'elle vise à renforcer la sûreté de l'aviation à l'échelle mondiale.
<i>Incidences financières :</i>	Les ressources supplémentaires nécessaires sont indiquées dans les Appendices à la présente note.
<i>Références :</i>	A37-WP/19 — Énoncé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI liée à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite A37-WP/17 — Programme de soutien de la mise en œuvre et du développement (ISD) Doc 9902, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 28 septembre 2007)</i>

## 1. HISTORIQUE — ACTUEL PLAN D'ACTION POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION

1.1 À sa 36<sup>e</sup> session, l'Assemblée a examiné les activités et les faits nouveaux survenus dans le programme de sûreté de l'aviation depuis la session précédente, et elle a souligné la menace de haut niveau qui continue à peser sur l'aviation civile. On a souligné qu'en sa qualité de chef de file en matière de sûreté de l'aviation, l'OACI devrait aborder l'environnement de la menace de façon holistique en s'attaquant à des questions qui relèvent de sa juridiction et de sa compétence.

1.2 En 2002, l'actuel Plan d'action pour la sûreté de l'aviation a été approuvé à titre d'élément central de la stratégie de l'Organisation pour renforcer la sûreté de l'aviation à l'échelle mondiale.

1.3 Les éléments clés du Plan d'action pour la sûreté de l'aviation peuvent désormais être considérés comme ayant été mis en œuvre. Par exemple, les dispositions de l'Annexe 17 — *Sûreté* ont été substantiellement renforcées et font l'objet d'une attention continue à la lumière de l'évolution des menaces. Actuellement, les risques que posent les menaces nouvelles et existantes sont examinés par le Groupe de travail sur la menace et les risques du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSEC), et un programme d'audits réguliers et obligatoires de la sûreté des États membres a été pleinement exécuté. Le Programme universel d'audits de sûreté (USAP) a contribué à améliorer le niveau de la sûreté à l'échelle mondiale. De plus, l'OACI continue d'assurer une assistance aux États qui ont des difficultés à remédier aux carences relevées lors des audits de sûreté.

## 2. NOUVELLE STRATÉGIE COMPLÈTE DE SÛRETÉ DE L'AVIATION

2.1 L'expérience de l'OACI et les leçons clés qu'elle a tirées de l'exécution du Plan d'action pour la sûreté de l'aviation ont mis en lumière la nécessité de changer de perspectives dans les activités actuelles de l'Organisation en matière de sûreté de l'aviation. Cette nécessité a été prise en compte dans l'élaboration de la Stratégie globale OACI de sûreté de l'aviation (ICASS) afin de permettre à l'Organisation de réagir plus efficacement face à l'évolution des menaces. À la lumière des résultats du premier cycle achevé et du deuxième cycle en cours d'audits de sûreté réalisés dans le cadre de l'USAP, les activités futures de sûreté de l'aviation de l'OACI se concentreront davantage sur les efforts de développement des capacités des États, efforts qui consisteront à trouver des solutions durables pour remédier aux carences critiques dans le domaine de la sûreté, notamment les problèmes graves de sûreté non résolus qui sont relevés lors des audits USAP. L'ICASS, qui est ici proposé comme plan d'action stratégique 2011-2016 de l'Organisation pour la sûreté de l'aviation, comporte les sept domaines de focalisation stratégique indiqués ci-dessous.

### 2.2 Focalisation stratégique n° 1 : S'attaquer aux menaces nouvelles et émergentes

2.2.1 Les opérations d'aviation civile à l'échelle mondiale sont confrontées à des menaces nouvelles et évolutives, comme celles que présentent les engins explosifs improvisés, les attaques terroristes non classiques contre des aéroports et des installations aéronautiques, les cyber-attaques contre les systèmes d'aviation, y compris les systèmes de gestion de la circulation aérienne, et les menaces visant l'aviation générale. L'OACI adoptera une stratégie plus proactive pour s'attaquer à ces menaces, par l'intermédiaire du Groupe de travail sur les menaces et les risques du Groupe d'experts AVSEC, qui suit et évalue périodiquement les menaces nouvelles et existantes et détermine les faiblesses de l'Annexe 17 en vue de l'amender ultérieurement.

## 2.3 **Focalisation stratégique n° 2 : Promouvoir des approches innovantes, efficaces et efficaces en matière de sûreté**

2.3.1 Toute une partie d'une méthode proactive de promotion d'approches innovantes, efficaces et efficaces en matière de sûreté consiste à examiner et à amender périodiquement les éléments indicatifs existants. Faisant appel à l'expertise du Groupe de travail sur la technologie du Groupe d'experts AVSEC, l'OACI aidera les États membres et l'industrie à recourir à des mesures de sûreté nouvelles et innovantes, dont les technologies de pointe. Dans ce contexte, l'OACI poursuit l'élaboration d'une plate-forme fondée sur le web, appelée « AVSECPaedia », pour encourager l'échange de renseignements à caractère sensible entre les États, y compris sur les techniques d'inspection/filtrage et les technologies émergentes en matière de sûreté. Elle veillera aussi à élaborer en temps opportun des éléments indicatifs répondant aux faits nouveaux les plus récents en matière de sûreté de l'aviation et de technologie.

## 2.4 **Focalisation stratégique n° 3 : Promouvoir le partage d'information entre États membres et au niveau national pour accroître la sensibilisation aux menaces et aux tendances en matière de sûreté de l'aviation**

2.4.1 La collecte, la gestion et le partage de renseignements sur les menaces sont des éléments essentiels de la lutte contre le terrorisme et il est nécessaire de renforcer les mécanismes de partage de renseignements. Très important, le partage entre les États de renseignements sensibles en matière de menaces doit s'effectuer par des moyens sûrs.

2.4.2 Il existe de nombreuses manières d'améliorer les mécanismes de partage de renseignements. Premièrement, l'OACI assurera la coordination de la collecte et de la diffusion de renseignements sur les incidents de sûreté de l'aviation, les problèmes liés à la menace et les tendances. Deuxièmement, l'OACI favorisera le partage entre les États et au sein de l'industrie aéronautique de renseignements sur les menaces en les encourageant à utiliser le réseau de points de contact. Troisièmement, comme il arrive fréquemment que bon nombre d'États qui font l'objet d'actes d'intervention illicite ne fournissent pas à l'OACI des rapports officiels sur ces actes, l'OACI continuera de rechercher d'autres méthodes pour encourager les États à signaler en temps opportun les actes d'intervention illicite.

## 2.5 **Focalisation stratégique n° 4 : Promouvoir la conformité à l'échelle mondiale et établir une capacité durable de supervision de la sûreté de l'aviation des États**

2.5.1 Les efforts d'assistance immédiate de l'OACI seront axés sur la résolution des carences critiques et soutenues de sûreté de l'aviation relevées dans les États, selon une liste priorisée, constituée principalement d'États présentant des « problèmes graves de sûreté » et d'autres dont le cas a été déféré à la Commission d'examen des résultats d'audit. Dans ces situations, des missions d'assistance focalisées, structurées et adaptées seront réalisées pour analyser les besoins. L'OACI cherchera aussi à créer des partenariats avec des États donateurs et des organisations internationales, et fera la promotion d'initiatives régionales telles que les Programmes coopératifs de sûreté de l'aviation et les Équipes régionales de sûreté de l'aviation, ainsi que des mécanismes régionaux existants, pour réaliser des projets à long terme de renforcement des capacités. Enfin, l'OACI étendra les jumelages avec des États donateurs au moyen de réunions régulières, et facilitera la coordination et la coopération là où il y a les plus grandes possibilités d'établir des partenariats et la plus grande nécessité d'affecter des ressources.

## 2.6 **Focalisation stratégique n° 5 : Améliorer la culture des facteurs humains et de la sûreté**

2.6.1 Les facteurs humains demeurent un aspect critique pour ce qui est de garantir que des mesures de sûreté sont efficacement mises en œuvre. Bien que les actes d'intervention illicite soient rarement attribués à des failles dues à des facteurs humains, comme c'est souvent le cas dans les incidents liés à la sécurité, les méthodes utilisées par les terroristes sont de plus en plus raffinées. Il leur suffit de réussir une fois de temps en temps pour connaître un succès complet, tandis que les mesures de sûreté ne peuvent se permettre d'être prises en défaut une seule fois. Pour améliorer l'aspect facteurs humains de la sûreté de l'aviation, la stratégie devrait prévoir la promotion d'une culture soucieuse de la sûreté parmi toutes les parties prenantes, pour l'ensemble des cadres du personnel de l'aviation civile, y compris le personnel qui n'est pas directement lié à la sûreté de l'aviation ou n'en est pas responsable.

2.6.2 Étant donné les immenses faits nouveaux survenus en matière de technologie et de recherches dans le domaine de la sûreté de l'aviation depuis la publication en 2002 du Doc 9808, intitulé *Les facteurs humains dans les opérations de sûreté de l'aviation civile*, l'OACI chargera le Groupe de travail sur la formation et le Groupe consultatif technique sur les facteurs humains en sûreté du transport international, du Groupe d'experts AVSEC, d'actualiser les éléments indicatifs relatifs aux facteurs humains, et d'élaborer des éléments indicatifs sur les systèmes de gestion de la sûreté. Elle encouragera aussi l'adoption de méthodes et de concepts efficaces en matière de sûreté dans le cadre de conférences, séminaires et ateliers de sensibilisation de haut niveau.

## 2.7 **Focalisation stratégique n° 6 : Promouvoir le développement de la reconnaissance mutuelle pour les processus de sûreté de l'aviation**

2.7.1 Les menaces contre la sûreté de l'aviation transcendent les frontières nationales et touchent les responsables de la réglementation et l'industrie à l'échelle mondiale. L'objectif de la présente stratégie est de permettre aux parties prenantes de collaborer plus efficacement et de s'attaquer aux questions de sûreté de l'aviation d'une manière complète, par exemple en faisant la promotion du contrôle unique de sûreté. En cette période de pressions financières intenses qui touchent l'industrie aéronautique, il est essentiel que les ressources, déjà limitées, soient utilisées de la manière la plus avantageuse du point de vue coût-efficacité, en réduisant par exemple les inspections-filtrages en double des passagers en correspondance après un vol international. Ce concept, qui figure dans la liste des objectifs stratégiques du Groupe d'experts AVSEC, n'a guère progressé en dehors de la région Europe.

2.7.2 L'OACI guidera l'élaboration de processus de reconnaissance mutuelle dans le but d'aider les États à contracter des arrangements mutuellement bénéfiques, notamment en matière de contrôle unique de sûreté. À cet égard, l'OACI élaborera des orientations techniques sur les arrangements de reconnaissance mutuelle, y compris sur le contrôle unique de sûreté en collaboration avec le Groupe de travail sur les éléments indicatifs du Groupe d'experts AVSEC. Si nécessaire, elle fournira aussi aux États des avis techniques et, sur demande, se chargera de la facilitation et de la supervision de ce type d'arrangement.

## 2.8 **Focalisation stratégique n° 7 : Insister sur l'importance de la sûreté entre États et entre parties prenantes**

2.8.1 L'une des dimensions essentielles du travail de l'OACI consiste à mieux informer les cadres de haut niveau des gouvernements et de l'industrie sur les questions de sûreté de l'aviation. L'objectif est d'orienter les décideurs de rang supérieur responsables de l'aviation civile pour garantir que la sûreté de l'aviation demeure la plus haute des priorités lorsque des décisions s'y rapportant sont prises.

De plus, afin d'harmoniser la réaction mondiale à l'environnement changeant en matière de menaces, l'OACI a pris depuis le début de 2010 l'initiative d'une série de conférences régionales sur la sûreté de l'aviation auxquelles elle a participé (celles-ci se sont tenues au Japon, au Mexique, au Nigéria et aux Émirats arabes unis). À chacune de ces conférences régionales, des ministres et d'autres administrateurs de haut rang des États participants ont adopté des déclarations sur la sûreté de l'aviation qui ont lancé un appel pour le renforcement du cadre international de la sûreté de l'aviation et une coopération internationale plus étroite dans ce domaine. Ces conférences régionales devraient ouvrir la voie à une conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation qui se tiendra au siège de l'OACI durant le prochain triennat.

### **3. CONTRIBUTIONS ET DÉPENSES**

#### **3.1 Fonds du Plan d'action pour la sûreté de l'aviation**

3.1.1 L'Appendice A contient des renseignements financiers concernant le Plan d'action pour la sûreté de l'aviation. L'OACI a reçu d'importantes contributions volontaires sous forme de ressources humaines et financières pour l'exécution du Plan d'action pour la sûreté de l'aviation depuis sa création en 2002. En particulier, le Programme de sûreté de l'aviation de l'OACI a reçu une assistance précieuse des principaux contributeurs suivants : Allemagne, Belgique, Canada, Espagne, États-Unis, France, Italie, Japon, République de Corée, Royaume-Uni et Suisse. Le solde des fonds disponibles à la fin de l'exercice fiscal 2009 était de 3,77 millions CAD, et au 15 juin 2010 l'OACI avait reçu 0,59 million de dollars en contributions volontaires pour 2010. Les dépenses financées par le Plan d'action pour la sûreté de l'aviation en 2010 devraient s'élever à environ 1,76 million de dollars comme l'indique l'Appendice B. Par suite, le solde des contributions qui ne sont pas toujours dépensées, au 31 décembre 2010, devrait être d'environ 2,56 millions de dollars.

#### **3.2 Besoins de financement de l'ICASS pour 2011-2013**

3.2.1 Comme suite aux Résolutions A36-18 et A36-20 de l'Assemblée, le budget du Plan d'action pour la sûreté de l'aviation sera intégré dans le budget ordinaire pour 2011-2013, sous réserve des approbations nécessaires. À cet égard, les activités centrales de l'ICASS peuvent être adaptées dans le budget du triennat 2011-2013 tandis que certaines des nouvelles initiatives qui sont proposées au titre des focalisations stratégiques n<sup>os</sup> 2 et 4 de l'ICASS, présentées dans l'Appendice C, bénéficieraient d'un financement supplémentaire provenant de contributions volontaires, comme celle de 1,5 million CAD fournie par le Canada. Il est recommandé que l'excédent des fonds du Plan d'action pour la sûreté de l'aviation à la fin de 2010, soit aussi affecté à ces activités. Les États désireux de fournir un financement hors budget pour des projets supplémentaires, dans le cadre du Programme de sûreté de l'aviation, peuvent le faire en vertu d'un protocole d'accord ou autre document approprié.

-----

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE  
AUTRES FONDUS APPARTENANT EN PROPRE À LOACI  
RECETTES, DÉPENSES, ACTIF, PASSIF ET SOLDES DES COMPTES  
POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 2009  
(en milliers de CAD)

	PLAN D'ACTION POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION				AUTRES FONDUS AVEC RÉSERVÉS				TOTAL
	Programme de formation réservé	Mécanisme amélioré	Esprit Coté	Royaume-Uni	États-Unis	Total partiel	Programme de formation et de sensibilisation	Projets nationaux	
<b>RECETTES ET DÉPENSES</b>									
<b>RECETTES</b>									
Contributions volontaires		2 978	45		528	3 551	62		3 613
Autres activités génératrices de produits		1				1			1
Recettes d'intérêts	3	15	1			19		1	21
Divers/Recettes accessoires		128				128		9	138
<b>TOTAL DES RECETTES</b>	3	3 121	46		528	3 699	62	11	3 773
<b>DÉPENSES</b>									
Rémunérations, salaires et frais communs		1 915	142		396	2 453		31	2 484
Dépenses générales d'exploitation		80				80			80
Déplacements		699				699	61	38	798
Réunions		34				34			34
Matériel									
Autres dépenses		1			8	9			9
<b>TOTAL DES DÉPENSES</b>		2 730	142		404	3 276	61	69	3 407
<b>EXCÉDENT (DÉFICIT) NET DES RECETTES SUR LES DÉPENSES</b>	3	392	(96)		124	423	1	(58)	367
	(169)	(756)	(31)	2	(15)	(969)	(19)	(41)	(1 093)
<b>EXCÉDENT (DÉFICIT) POUR L'EXERCICE</b>	(165)	(364)	(127)	2	109	(545)	(18)	(40)	(726)
<b>ACTIF PASSIF ET VALEUR NETTE</b>									
<b>ACTIF</b>									
<b>ACTIF COURANT</b>									
Liquidités et valeurs équivalentes	827	3 817	55	15	55	4 770	78	240	5 368
Solde inter-fonds									
Créances et avances de fonds		7	45	4	97	153			153
Autre actif courant		9				9			9
<b>TOTAL DE L'ACTIF COURANT</b>	827	3 832	100	19	153	4 931	78	240	5 530
<b>TOTAL DEL'ACTIF</b>	827	3 832	100	19	153	4 931	78	240	5 530
<b>PASSIF</b>									
<b>PASSIF COURANT</b>									
Compte créditeur		57			9	65			65
Solde inter-fonds									
Autre passif courant et financier		5				5	1		6
<b>TOTAL DU PASSIF COURANT</b>		62			9	70	1		71
<b>TOTAL DU PASSIF</b>		62			9	70	1		71
<b>VALEUR NETTE</b>									
Excédent (Déficit) accumulé	827	3 771	100	19	144	4 861	77	240	5 459
<b>TOTAL DE LA VALEUR NETTE</b>	827	3 771	100	19	144	4 861	77	240	5 459
<b>TOTAL DU PASSIF ET DE LA VALEUR NETTE</b>	827	3 833	100	19	153	4 931	78	240	5 530

Les chiffres ayant été arrondis, leur addition peut ne pas donner le total.

APPENDICE B

PRÉVISION POUR LES DÉPENSES DE 2010 FINANCÉES  
PAR LE FONDS 1302 DU MÉCANISME RENFORCÉ  
DE SÛRETÉ DE L'AVIATION

		Fonds utilisés (A)	Engagement en attente (B)	Total utilisé et engagé (A)+(B)	Inflation 2,50%
<b>Section des politiques de sûreté de l'aviation et de facilitation</b>					
	Personnel	75 098	454 268	529 366	
	Déplacements	16 353	25 000	41 353	
	Divers	-	-	-	
<b>4056</b>	<b>TOTAL</b>	<b>91 451</b>	<b>479 268</b>	<b>570 719</b>	<b>584 988</b>
<b>Soutien de la mise en œuvre et développement – Sûreté</b>					
	Personnel	79 059	408 872	487 931	
	Déplacements	111 029	250 000	361 029	
	Divers	5 627	-	5 627	
<b>4055</b>	<b>TOTAL</b>	<b>195 715</b>	<b>658 872</b>	<b>854 587</b>	<b>875 952</b>
<b>Section des audits de sûreté de l'aviation</b>					
	Personnel	29 407	22 454	51 861	
	Déplacements	6 791	-	6 791	
	Divers	835	-	835	
<b>4008</b>	<b>TOTAL</b>	<b>37 033</b>	<b>22 454</b>	<b>59 487</b>	<b>60 973</b>
<b>Section de la coordination et de la communication des audits</b>					
	Personnel	31 077	108 923	140 000	
	Divers	-	-	-	
<b>4009</b>	<b>TOTAL</b>	<b>31 077</b>	<b>108 923</b>	<b>140 000</b>	<b>143 500</b>
<b>Direction des affaires juridiques et des relations extérieures</b>					
	Divers	-	52 500	52 500	
<b>4150</b>	<b>TOTAL</b>	<b>-</b>	<b>52 500</b>	<b>52 500</b>	<b>53 813</b>
<b>Dakar</b>					
	Personnel	5 089	-	5 089	
	Divers	-	-	-	
<b>4027</b>	<b>TOTAL</b>	<b>5 089</b>	<b>-</b>	<b>5 089</b>	<b>5 216</b>
<b>Mexico</b>					
	Personnel	2 394	32 606	35 000	
	Divers	-	-	-	
<b>4025</b>	<b>TOTAL</b>	<b>2 394</b>	<b>32 606</b>	<b>35 000</b>	<b>35 875</b>
<b>Gains et pertes sur taux de change</b>					
	<b>Total, taux de change</b>	(135)	-	(135)	(135)
	<b>Total, fonds 1302</b>	<b>362 624</b>	<b>1 354 623</b>	<b>1 717 247</b>	<b>1 760 182</b>

APPENDICE C

CONTRIBUTIONS VOLONTAIRES DEMANDÉES POUR LA  
STRATÉGIE GLOBALE OACI DE SÛRETÉ DE L'AVIATION (ICASS)  
PLAN D'ACTION STRATÉGIQUE 2011-2013  
(en milliers de CAD)

Stratégie globale OACI de sûreté de l'aviation (ICASS)	Financement supplémentaire requis*
<b>B</b>	
<b>Politique de sûreté de l'aviation et de facilitation</b> <i>Focalisation stratégique n° 2 : Promouvoir des approches innovantes, efficaces et efficaces en matière de sûreté**</i> Fonctionnaires (un P-4) 603 Non fonctionnaires 0	
<b>Programmes régionaux et autres</b> Fonctionnaires 0 Non fonctionnaires 0	
<b>Audits de sûreté de l'aviation</b> Fonctionnaires 0 Non fonctionnaires 0	
<b>Soutien de la mise en œuvre et développement (ISD)-Sûreté</b> <i>Focalisation stratégique n° 4 : Promouvoir la conformité à l'échelle mondiale et établir une capacité durable de supervision de la sûreté de l'aviation des États ***</i> Fonctionnaires (un P-4, un P-2, un G-7) 1 260 Non fonctionnaires 2 910	
<b>TOTAL</b>	<b>4 773</b>

\* Provenant de l'excédent reporté de 2010 et des contributions volontaires supplémentaires.

\*\* Du personnel supplémentaire est nécessaire pour suivre les efforts de recherche et de développement réalisés dans le monde concernant la technologie de la sûreté de l'aviation et pour coordonner ces initiatives afin de promouvoir l'élaboration de normes communes d'équipement et la publication d'éléments indicatifs.

\*\*\* La nouvelle stratégie d'assistance du Programme ISD-Sûreté se concentre sur la fourniture d'une assistance immédiate à environ 30 à 40 États dont le cas a été déferé à la Commission d'examen des résultats d'audits, et/ou à des États présentant des problèmes graves de sûreté non résolus. Les besoins de financement sont fondés sur les activités estimées, qui comprendront :

- a) des missions à un niveau supérieur à partir du siège ou d'un bureau régional ;
- b) des projets d'assistance ciblés et structurés réalisés par des Équipes régionales de sûreté de l'aviation (RAST) ;
- c) des missions de suivi réalisées par des administrateurs du siège ou d'un bureau régional ;
- d) des cours de formation destinés aux membres des Équipes régionales de sûreté de l'aviation RAST.