



ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

- Point 14 :** **Sûreté de l'aviation**
14.2 : **Programme universel d'audits de sûreté (USAP)**

MENACE MONDIALE CONTRE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION : LE RÔLE DE L'OACI

(Note présentée par le Canada)

SOMMAIRE

L'aviation civile fait face aujourd'hui à une très grave menace terroriste, qui requiert de la part de l'OACI une riposte tout aussi puissante. La possibilité qu'ont les terroristes d'exploiter le caractère « réseau » de l'aviation civile pour atteindre leurs cibles justifie l'importance des travaux actuellement en cours pour clarifier et renforcer les normes et pratiques recommandées actuelles de l'Annexe 17, et la nécessité d'examiner les résultats de ces travaux et de leur donner suite le plus rapidement possible.

1. LA MENACE TERRORISTE CONTRE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

1.1 Par leur nature, les systèmes de transport constituent des cibles tentantes pour ceux qui cherchent à infliger des dégâts politiques, économiques, humains et psychologiques à leurs « ennemis ». L'aviation répond particulièrement bien à ces critères, car elle offre une perspective d'un grand nombre de décès de haut profil, et d'importants dégâts collatéraux. Depuis le 11 septembre 2001, de nombreuses attaques et tentatives d'attaques terroristes, y compris contre des intérêts aéronautiques, ont été perpétrées dans de nombreux pays du monde.

1.2 Les renseignements dont on dispose à l'heure actuelle ne font aucun doute que les réseaux terroristes inspirés par Osama Bin Laden restent aussi déterminés que jamais à cibler l'aviation civile, aussi bien en elle-même que comme moyen d'attaque. Il est clair qu'on a atteint un nouveau niveau en matière de menace contre l'aviation, et qu'il ne s'agit pas simplement d'une tendance temporaire. Le défi terroriste lancé contre l'aviation civile est novateur, déterminé et de caractère mondial, et il requiert de la part de ceux qui sont chargés de le contrer une riposte équivalente.

2. LE RÔLE DE L'OACI

2.1 Étant l'organisme compétent des Nations Unies, l'OACI est l'une des principales entités à qui incombe cette responsabilité. Après le 11 septembre, l'Organisation a agi rapidement et de manière décisive pour renforcer la sûreté de l'aviation civile dans le monde, notamment en recommandant une meilleure sûreté pour le poste de pilotage et en inaugurant et en réalisant un régime mondial d'audits. La menace contre l'aviation civile étant aussi réelle aujourd'hui que jamais, comme l'ont montré tout récemment les attaques en Russie et en Turquie, et dans un contexte de nombreuses attaques contre l'aviation civile dans le monde, l'OACI doit à nouveau réagir avec vigueur, rapidité et détermination. Elle doit veiller d'une part à ce que les États contractants appliquent efficacement les mesures de sûreté énoncées dans l'Annexe 17, et d'autre part à ce que ces mesures restent tout à fait équivalentes au niveau de la menace.¹

2.2 Certains États membres peuvent considérer que la menace terroriste ne s'applique pas à eux. L'analyse de la menace, en tenant compte du caractère « réseau » de l'aviation civile, démontre qu'une telle vue serait trompeuse, et dangereuse dans ses conséquences. On peut s'attendre à ce qu'Al Qaïda exploite le manque de cohérence dans les mesures de protection de la sûreté entre un État et un autre, déplaçant ainsi la menace vers tout endroit où les arrangements de sûreté sont perçus comme étant les plus ouverts à l'attaque. Il incombe à tous les États de s'assurer qu'ils ne sont pas vus comme ayant un régime de protection de la sûreté qui permettra aux terroristes de pénétrer dans le réseau afin de cibler d'autres États ou leurs installations d'aviation civile. Partout dans le monde, nombre de frontières d'États et d'aéroports nationaux ne sont qu'à quelques minutes de vol. La menace est commune à tous, et tous sont en première ligne.

3. TRAVAUX EN COURS À L'OACI

3.1 La 12^e réunion du Groupe d'experts de la sûreté de l'OACI a créé un groupe de travail pour préparer l'Amendement n° 11 de l'Annexe 17 ; ce groupe a été chargé d'améliorer la formulation des normes et des pratiques recommandées (SARP) afin de rendre l'Annexe 17 plus facile à utiliser dans le contexte du Programme universel d'audits de sûreté. Les premières propositions ont été examinées à la 14^e réunion du Groupe d'experts, mais les travaux ont par la suite été retardés par des facteurs externes.

3.2 Lors de sa réunion qui s'est tenue en mai de cette année, le Groupe d'experts est convenu de rétablir le Groupe de travail sur l'Amendement n° 11 et d'élargir sa portée de manière à englober le renforcement des principales SARP, afin que l'Annexe 17 soit plus en rapport avec le niveau de la menace. Des domaines critiques ont été identifiés pour un examen plus approfondi, parmi lesquels le filtrage des bagages non accompagnés, les vérifications de sûreté des aéronefs, le contrôle d'accès, le filtrage du personnel, le filtrage des bagages de soute et la sûreté du poste de pilotage.

¹ En mai 2004, le Groupe d'experts AVSEC de l'OACI a été informé confidentiellement par les services de renseignements du Royaume-Uni et des États-Unis de la nature et du palmarès d'Al Qaïda, de sa manière de frapper, et de la stratégie qu'il est susceptible d'adopter à l'avenir. Parmi les conclusions générales auxquelles le Groupe est arrivé, il a retenu qu'Al Qaïda continuerait de cibler l'aviation civile ; qu'un manque de cohérence dans les mesures de protection de la sûreté pourrait conduire au « déplacement » de la menace à tout endroit où les arrangements de sûreté paraissent les plus mous ; et qu'en conséquence tous les États sont en danger, étant donné que l'aviation civile moderne, qui est mondiale, peut être atteinte partout dans le monde.

4. FACTEUR TEMPS DANS LES PROCESSUS DE L'OACI

4.1 Le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation a également reconnu l'importance pour l'OACI de ne pas permettre que le manque de souplesse dans les procédures ralentisse ou détourne les efforts qu'elle déploie pour faire face à la menace actuelle. L'adaptabilité doit se démontrer dans la fréquence des réunions, la rapidité avec laquelle les recommandations sont formulées et examinées par les organes de prise de décisions de l'OACI, et la vitesse avec laquelle elles sont par la suite promulguées. Le Groupe de travail actuel sur l'Amendement n° 11 présentera son rapport à la fin de l'année civile : il sera impératif que l'examen des résultats de ses travaux et la promulgation de toute modification de l'Annexe 17 soient ensuite accélérés, afin que de nouvelles SARP claires et efficaces soient en place dès que possible, après avoir fait l'objet d'un examen approprié.

5. SUITE PROPOSÉE À L'ASSEMBLÉE

5.1 L'Assemblée est invitée :

- a) à prendre note de la menace très grave et continuellement dirigée contre l'aviation civile, qui marque un nouveau « plateau » de la menace et exige une riposte tout aussi puissante de la part de l'OACI ;
- b) à prendre note de la possibilité que les terroristes exploitent le caractère « réseau » de l'aviation civile, et le manque de cohérence entre un régime de protection de la sûreté et un autre pour cibler des États ou, indirectement, leurs installations d'aviation civile ;
- c) à charger le Conseil d'accélérer l'examen et la mise en œuvre des résultats des travaux actuellement en cours aussi bien pour clarifier que pour renforcer les SARP actuelles de l'Annexe 17 ;
- d) à charger le Secrétaire général de mettre graduellement en application la sûreté de l'aviation (AVSEC), en commençant par le Budget-Programme 2005-2006-2007.