



NOTE DE TRAVAIL

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

Montréal, 29 et 30 novembre 2018

Point 5 : Assurer la durabilité des mesures de sûreté

MESURES DE SÛRETÉ EFFICACES ET EFFICIENTES EN AVIATION

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

Les mesures de sûreté de l'aviation doivent être proactives tout en étant flexibles et permettre en outre de réagir rapidement aux menaces nouvelles et émergentes. Parallèlement, les États doivent veiller à ce qu'elles puissent être maintenues sur la durée, et garantissent un niveau de sûreté acceptable, quel que soit l'environnement de la menace.

La suite à donner par la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation figure au paragraphe 4.

1. INTRODUCTION

1.1 Un défi important en matière de sûreté de l'aviation est de mettre en œuvre et de garantir le niveau approprié de mesures de sûreté, tout en tenant compte de l'acceptabilité de ces mesures elles-mêmes pour les passagers, l'industrie et les autres parties prenantes.

1.2 Les coûts et la valeur de la sûreté pour l'économie mondiale sont bien souvent difficiles à évaluer. En cas d'actes d'interventions illicites et d'atteinte à la sûreté, le coût pour les États, les aéroports, les compagnies aériennes et les parties prenantes peut être extrêmement élevé, y compris la perte de vies humaines. Les récentes attaques ont causé des pertes estimées à des milliards de dollars, des perturbations majeures dans les aéroports et les compagnies aériennes, et occasionné des réparations d'infrastructures et d'autres pertes. Les normes et les mesures inappropriées de sûreté de l'aviation peuvent aussi avoir des conséquences telles que la perte de confiance du public et des investisseurs ainsi que des effets à long terme sur le tourisme, le commerce et la connectivité.

1.3 Dans ces conditions, l'OACI et ses États membres mettent l'accent sur la détermination des menaces, l'étude et l'atténuation des risques ainsi que la réduction des vulnérabilités en déployant tous les efforts possibles pour établir un système pleinement intégré et durable de sûreté de l'aviation.

2. DISCUSSION

2.1 Alors même que le système de l'aviation reste une cible de choix pour les attaques terroristes, l'implication croissante d'individus en tant que combattants terroristes étrangers aussi bien dans les conflits armés que dans les activités terroristes constitue une menace de plus en plus sérieuse pour la paix et la sûreté internationales. Cela a conduit à l'émergence de nouveaux types d'acteurs qui ne cessent d'affiner leurs méthodes d'attaque, tout en revoyant les tactiques précédemment utilisées. L'agresseur d'aujourd'hui ne connaît pas de frontières, est averti de la technologie et rompu à l'utilisation des médias sociaux. Dans ce contexte, la durabilité de mesures de sûreté de l'aviation efficaces et efficientes reste une question importante à laquelle les gouvernements ont affirmé leur attachement collectif à travers des partenariats et la collaboration avec d'autres gouvernements, l'industrie et les parties prenantes à la sûreté de l'aviation. Par ailleurs, pour assurer la durabilité de la sûreté de l'aviation, les mesures en place doivent pouvoir maintenir un niveau acceptable de sûreté et dans le même temps résister ou faire face à l'évolution des tactiques, des techniques et des procédures utilisées par les agresseurs, tout en intégrant les progrès technologiques. Le Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) et la résolution 2309 (2016) du Conseil de sécurité des Nations Unies sont deux exemples concrets de l'engagement continu de la communauté internationale à relever ce défi.

2.2 Telle que définie dans le GASeP, la « durabilité » de la sûreté de l'aviation utilise des mesures proportionnées et réalistes à long terme et dûment coordonnées avec des entités d'autres secteurs. L'OACI, ses États membres et l'industrie envisagent que ce plan sera un document important pour aider toutes les parties prenantes à renforcer la collaboration internationale en matière de sûreté de l'aviation.

2.3 À cet égard, le GASeP intègre les aspects et les thèmes clés de la résolution 2309 (2016) du Conseil de sécurité et de la résolution A39-18 de l'Assemblée de l'OACI *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation*, qui sont essentiels pour assurer la durabilité des mesures de sûreté efficaces et efficientes, comprenant en particulier la nécessité, non seulement de mesures efficaces fondées sur les risques, mais également de tenir compte de l'évolution du schéma des menaces, de veiller à ce que les mesures soient effectivement mises en œuvre de manière durable sur le terrain, d'allouer les ressources et les financements appropriés, de promouvoir une culture de sûreté et d'établir un système national efficace de surveillance des systèmes de sûreté de l'aviation

3. ACTIONS DE L'OACI QUI CONTRIBUENT À ACCROÎTRE LA DURABILITÉ

Dispositions de sûreté et documents d'orientation

3.1 L'OACI a actualisé les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation figurant à l'Annexe 17 — *Sûreté* quatre fois depuis la première Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation tenue en 2012, et ce, en raison de l'évolution constante de la menace qui pèse sur l'aviation, pour permettre aux États de mettre en œuvre des mesures de référence plus efficaces et plus efficientes. Celles-ci comprennent, entre autres, des normes et des éléments indicatifs plus détaillés sur le fret aérien, la sûreté coté ville, et l'utilisation des évaluations des risques.

3.2 La dixième édition du *Manuel de sûreté de l'aviation de l'OACI* (Doc 8973 – Diffusion restreinte) a été publiée en 2017, pour mieux aider les États à mettre en œuvre les dernières dispositions de l'Annexe 17, en donnant des éléments indicatifs visant à promouvoir une sûreté durable dans le domaine de l'aviation civile. Le nouveau *Manuel d'évaluation des risques pour les vols d'aéronefs civils au-dessus et à proximité de zones de conflit* (Doc 10084), de nouveaux documents d'orientation sur les incidents chimiques, biologiques et radiologiques, et des documents d'orientation mis à jour sur le thème Reconnaissance de l'équivalence des mesures de sûreté – Contrôle unique de qualité et de sûreté sont

également disponibles. Bien que l'OACI œuvre principalement dans le cadre d'arrangements multilatéraux pour établir un cadre international, beaucoup a été fait pour encourager les États à s'aider les uns les autres dans un contexte bilatéral, et l'Annexe 17 les exhorte à inclure une clause de sûreté dans leurs accords bilatéraux de transport aérien. À cet effet, un modèle de clause sur la sûreté de l'aviation a été mis à leur disposition.

3.3 Compte tenu de la nécessité de partager les renseignements essentiels entre les États et les parties prenantes du secteur, le document de l'OACI *État du contexte de risque mondial de sûreté de l'aviation civile* (Doc 10108 – Diffusion restreinte) a joué un rôle déterminant dans la fourniture de renseignements non seulement sur les menaces et les risques auxquels fait face l'aviation civile, mais aussi sur la méthodologie à suivre par les États et les parties prenantes de la sûreté de l'aviation en ce qui concerne la conduite d'évaluations des risques.

Résolution 2309 (2016) du Conseil de sécurité et coopération avec l'Organisation des Nations Unies et ses entités

3.4 La résolution 2309 (2016) du Conseil de sécurité adoptée le 22 septembre 2016 réaffirme le rôle de l'OACI en tant qu'organisme des Nations Unies chargé d'élaborer des normes internationales de sûreté de l'aviation, de surveiller leur application par les États et d'aider ceux-ci à s'y conformer. Les mesures prises par l'OACI en application de cette résolution sont importantes pour garantir la cohérence et la durabilité du système de sûreté de l'aviation.

3.5 Le Secrétariat de l'OACI continue de collaborer avec la Direction exécutive du Comité contre le terrorisme (DECT) en ce qui concerne les activités de lutte contre le terrorisme. Les deux organismes ont signé l'arrangement de coopération en mai 2018 en vue de renforcer et d'améliorer encore la coopération et l'échange de renseignements sur la gestion des activités aux frontières, la sûreté de l'aviation et le contre-terrorisme, afin d'améliorer la mise en œuvre des résolutions pertinentes du Conseil de sécurité. Cet arrangement, qui constitue une base de coopération future et reconnaît les réalisations communes, vise à mobiliser les compétences, optimiser les ressources, éviter le double emploi et maximiser les livrables destinés aux États membres.

3.6 Le Bureau des Nations Unies de lutte contre le terrorisme a été créé en 2017 par l'adoption de la résolution 71/291 de l'Assemblée générale. Le Secrétariat de l'OACI continue de travailler avec les entités compétentes de l'Équipe spéciale de lutte contre le terrorisme (CTITF) pour améliorer la coordination et renforcer la fourniture d'assistance à la création de capacités de lutte contre le terrorisme.

Programme universel d'audits de sûreté

3.7 Le Programme universel d'audits de sûreté de l'OACI – Méthode de surveillance continue (USAP-CMA) soutient l'objectif consistant à promouvoir l'efficacité et la durabilité des systèmes de sûreté de l'aviation dans le monde entier, en fournissant des indicateurs clés sur la performance du système de sûreté de l'aviation d'un État. Il évalue les huit éléments cruciaux d'un système efficace de supervision de la sûreté de l'aviation, qui mesurent la capacité de l'État à maintenir et à améliorer son système, tout en déterminant l'efficacité de ses mesures de sûreté au moment de l'audit. Des recommandations sont formulées en vue de fournir des éléments indicatifs sur la manière dont l'État peut améliorer à la fois la supervision et la mise en œuvre opérationnelle de son système de sûreté de l'aviation.

3.8 Même si la mise en œuvre effective (EI) d'un système efficace de supervision de la sûreté de l'aviation (indicateur historique de l'OACI) d'un État permet d'avoir une idée générale de la capacité de l'État à réglementer, à adapter les politiques et les éléments indicatifs, ainsi qu'à surveiller et à corriger les lacunes, c'est l'élément crucial 8 qui permet de déterminer l'efficacité de ses mesures de sûreté grâce à l'évaluation spécifique de la mise en œuvre opérationnelle des mesures de sûreté. En outre, l'USAP-CMA produit des résultats par domaine d'audit, ce qui donne une idée claire de la durabilité dans chaque domaine.

3.9 Reconnaissant la nécessité de veiller à ce que l'USAP-CMA puisse permettre de vérifier les systèmes axés sur les résultats et basés sur les risques, le Secrétariat travaille avec le Groupe d'étude du Secrétariat sur l'USAP-CMA pour s'assurer que les questions de protocole et les éléments indicatifs connexes utilisés pour évaluer et documenter les résultats de la vérification des documents arrivent à atteindre cet objectif tout en veillant à ce que tous les États soient tenus aux mêmes normes.

Assistance et création de capacités

3.10 L'OACI, avec ses ressources limitées, propose des activités d'assistance et de création de capacités aux États qui en ont besoin, à la fois par des initiatives propres à l'État pour remédier aux vulnérabilités déterminées par l'USAP-CMA, et par des activités et des mécanismes régionaux de formation basés sur une évaluation des besoins et des apports des parties prenantes. Ces initiatives visent à faire en sorte que les États aient élaboré et mis en œuvre des programmes de sûreté de l'aviation robustes pour guider l'application de mesures de sûreté efficaces. En outre, le matériel didactique de l'OACI sur la sûreté de l'aviation est conçu pour permettre aux États de relier les évaluations des menaces aux éléments indicatifs et aux meilleures pratiques de l'OACI afin d'évaluer systématiquement les menaces et de s'assurer que les mesures de sûreté sont appropriées et efficaces. Par ailleurs, l'OACI collabore avec d'autres organismes du système des Nations Unies, des entités internationales, des partenaires du secteur et des États Membres pour fournir une assistance ciblée aux États qui en ont besoin. Ces activités d'assistance et de renforcement des capacités guidées par le GAsEP et conformes à la résolution 2309 (2016) du Conseil de sécurité permettent aux États de jeter des bases solides en vue de mesures de sûreté de l'aviation durables.

Amélioration des ressources technologiques et promotion de l'innovation

3.11 En s'attachant à promouvoir et à appliquer les meilleures solutions technologiques et les techniques innovantes, les États et les parties prenantes peuvent améliorer l'efficacité de la sûreté tout en garantissant l'efficacité opérationnelle. L'innovation est essentielle pour répondre aux exigences futures de sûreté de l'aviation et peut prendre la forme d'une optimisation de tous les éléments des systèmes de sûreté actuels, notamment l'intégration de la technologie et des processus, les facteurs humains, les politiques et la réglementation. L'OACI a adopté l'innovation dans le domaine de la sûreté de l'aviation comme stratégie commune pour accroître l'efficacité, l'efficacité et la durabilité face aux nouvelles menaces qui pèsent sur l'aviation, ce qui a conduit à la tenue du premier Symposium de l'OACI sur l'innovation, organisé en 2014, et à la réunion annuelle de son Symposium mondial sur la sûreté de l'aviation, qui a commencé par AVSEC2017.

3.12 AVSEC2017 a permis de rassembler un riche ensemble de points de vue sur l'innovation en tant que question stratégique importante pour la prévention des interventions illicites dans le domaine de l'aviation civile. Les participants à ce symposium ont souligné que l'innovation était une responsabilité collective et que les régulateurs avaient un rôle essentiel à jouer en amorçant et en intégrant l'innovation, de l'intégration des systèmes dans les aéroports à l'harmonisation des mesures et des politiques de sûreté en passant par l'utilisation de l'analyse de données pour compléter les méthodes classiques de filtrage.

3.13 La plateforme web AVSECPaedia de l'OACI a été améliorée pour fournir un guichet unique de renseignements aux États membres et à l'industrie sur les meilleures pratiques, des éléments indicatifs et de nouvelles approches sur les méthodes de filtrage, les technologies et les équipements qui ont été testés ou déployés dans le monde. Elle facilite la diffusion de ces renseignements et permet aux États et aux fabricants de partager des renseignements ou des pratiques ayant trait à la sûreté, notamment en ce qui concerne les technologies et les équipements de filtrage.

3.14 L'OACI est en train d'élaborer un répertoire des essais et des projets pilotes, qui servira de répertoire central de renseignements sur les projets pilotes et les essais opérationnels des aéroports et des compagnies aériennes afin de mieux informer les investissements dans les technologies, les procédures de filtrage non conventionnelles, les modèles de dotation en personnel et les concepts AVESC innovants à l'intention des États membres et des parties prenantes. En outre, une sous-page sur les exigences de prochaine génération est en cours d'élaboration pour aider les États et les parties prenantes à mieux articuler les capacités techniques requises au niveau mondial ou national, tout en favorisant et en dirigeant les investissements du secteur vers des solutions innovantes et durables.

4. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE DE HAUT NIVEAU

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

- a) noter les efforts déployés aux niveaux national, régional et international pour renforcer la sûreté de l'aviation en élaborant de nouvelles méthodes d'atténuation des risques de sûreté pour l'aviation civile et en partageant les renseignements pertinents, y compris en ce qui concerne les menaces pour l'aviation, dans la mesure du possible ;
- b) exhorter les États, l'OACI et les parties prenantes à partager les meilleures pratiques pour assurer la durabilité de la sûreté de l'aviation grâce à la collaboration et à une allocation appropriée des ressources ;
- c) encourager à promouvoir des financements plus durables, grâce à l'évaluation des États membres et aux contributions volontaires en espèces et en nature, afin d'accroître la portée et de promouvoir le succès des activités de renforcement de la sûreté de l'aviation de l'OACI.