



ASSEMBLÉE — 38^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 13 : Sûreté de l'aviation — Politique

POINT DE CONTACT POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION EN FÉDÉRATION DE RUSSIE

(Note présentée par la Fédération de Russie)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note contient des renseignements relatifs aux activités du Point de contact pour la sûreté de l'aviation implanté en Fédération de Russie et faisant partie du réseau OACI des Points de contact pour la sûreté de l'aviation. Ce point de contact OACI pour la sûreté de l'aviation est un dispositif qui permet aux États d'échanger des informations critiques en temps réel et d'adopter des réponses approuvées et adaptées en cas d'intervention illicite commis contre l'aviation civile ou d'incidents mettant en cause la sûreté de l'aviation.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à demander au Conseil de charger le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation d'élaborer des éléments indicatifs sur la méthode de fonctionnement des Points de contact pour la sûreté de l'aviation ;
- b) à inviter les États à améliorer continuellement l'efficacité des Points de contact OACI et à intensifier leurs interactions, afin de prévenir les actes d'intervention illicite dirigés contre l'aviation civile ;
- c) à inviter les États à utiliser activement les possibilités qu'offrent les Points de contact OACI pour coordonner leurs efforts visant à réduire les risques et à prévenir des menaces pour l'aviation civile ;
- d) à inviter les États à mettre en œuvre la source d'information AVSECPaedia et à l'utiliser dans les activités des Points de contact OACI pour la sûreté de l'aviation ;
- e) à inviter les États à mettre en œuvre des procédures de fonctionnement additionnelles et à équiper les Points de contact OACI de technologies modernes faisant appel à des équipements de télécommunications avancés et de nouvelles voies de communication ;
- f) à inviter les États à tenir régulièrement des séances d'essai entre les Points de contact OACI pour la sûreté de l'aviation, afin d'en maintenir l'efficacité.

*Objectifs
stratégiques :*

La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique B — *Sûreté*.

¹ La version russe est fournie par la Fédération de Russie.

<i>Incidences financières :</i>	Aucune ressource supplémentaire n'est nécessaire.
<i>Références :</i>	Annexe 17 — <i>Sûreté</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Le réseau de Points de contact OACI pour la sûreté de l'aviation a été établi au début de 2006, afin de mettre en place un mécanisme permettant aux États d'échanger des informations critiques en cas de menaces ou d'actes d'intervention illicite visant l'aviation civile, ou d'incidents mettant en cause la sûreté de l'aviation. La base de données du réseau contient les coordonnées de tous les centres internationaux pour la sûreté de l'aviation autorisés à envoyer et à recevoir (24 heures sur 24) des informations relatives aux menaces dirigées contre l'aviation civile, ainsi que des demandes et des messages de caractère urgent.

1.2 L'efficacité du réseau de Points de contact OACI est confirmée par un échange continu, en temps opportun, d'informations immédiates concernant des cas réels ou des menaces de commettre un acte d'intervention illicite, ainsi que par la réception d'autres messages, en vue de renforcer les mesures de sûreté de l'aviation.

2. POINT DE CONTACT OACI EN FÉDÉRATION DE RUSSIE

2.1 Le 30 décembre 2003, le Gouvernement de la Fédération de Russie a publié une ordonnance (n° 794) qui stipule la création d'un système national unique de prévention et de réponse aux situations d'urgence, dotant les organes fédéraux exécutifs de centres de gestion des situations de crise et d'un dispositif d'échange d'informations critiques, afin de prévenir des incidents et des actes d'intervention illicite. Conformément à cette Ordonnance, le Service fédéral de surveillance des transports a été doté d'un centre d'opérations fonctionnant 24 heures sur 24 et dont les principaux objectifs sont la collecte d'information en temps réel sur les incidents et les urgences touchant tous les modes de transport, sa transmission aux responsables de l'industrie et l'interaction avec d'autres organismes.

2.2 Le Point de contact pour la sûreté de l'aviation a été mis en place en Fédération de Russie en 2006, après la réception d'une lettre du Secrétaire général de l'OACI invitant le pays à se joindre au Réseau de points de contact OACI pour la sûreté de l'aviation, pour permettre aux États d'interagir en cas de menaces dirigées contre l'aviation civile. Ce Point de contact est établi auprès du Centre principal automatisé de contrôle et de surveillance des transports, qui dépend du Service fédéral de surveillance des transports du Ministère des transports de la Fédération de Russie.

2.3 Le Point de contact comprend une unité opérationnelle centrale qui fonctionne 24 heures sur 24 et d'unités locales situées dans 8 districts fédéraux de la Fédération de Russie.

2.4 Les principales fonctions des Points de contact sont la collecte, le traitement et la diffusion de l'information, auxquelles s'ajoute l'échange d'informations entre les États et les organisations en cas de menaces de commettre un acte d'intervention illicite contre l'aviation civile.

2.5 En plus de l'interaction avec les États, le Point de contact réalise aussi des interactions opérationnelles avec des centres de recherche et de sauvetage du transport aérien, maritime, ferroviaire et routier sur le territoire de la Fédération de Russie, ainsi qu'avec les organismes exécutifs fédéraux.

Il participe par ailleurs à offrir un soutien organisationnel et des informations au centre de contrôle opérationnel lorsque surviennent des situations critiques.

2.6 En fonction de la nature des événements, l'agent qui assure la garde au centre de coordination prépare trois types d'information :

- a) des informations urgentes exigeant une communication immédiate ;
- b) des informations quotidiennes portant sur les 24 heures précédentes ;
- c) des informations hebdomadaires complétées d'éléments d'analyse et de mesures opérationnelles prises afin de prévenir des situations d'urgence éventuelles.

2.7 En cas d'incident, le Point de contact reçoit l'information concernant la localisation de l'aéronef ou du navire de transport maritime en situation de détresse. Ces données proviennent des radiobalises de détresse automatiques du système COSPAS-SARSAT installées à bord des aéronefs et des navires. Le centre surveille la situation pour veiller à ce que les services de recherche et de sauvetage restent constamment en état d'alerte et puissent être déployés en temps voulu.

2.8 Dans une salle spécialement aménagée du Point de contact, la Commission et le centre opérationnel du Service fédéral chargé de la surveillance des transports tiennent des réunions sur la prévention et la gestion des situations d'urgence dans le secteur des transports, lors desquelles sont abordées les questions les plus brûlantes de la sûreté des transports et entre autres, de l'aviation, pour mettre au point des décisions et approuver les plans de leur mise en œuvre.

2.9 La réception et la transmission de l'information se font par tous les moyens de communication, à savoir par téléphone, par télécopie, au moyen du réseau fixe des télécommunications aéronautiques et par voie électronique. On travaille actuellement sur la mise au point d'un logiciel particulier qui permettra au Point de contact de fonctionner en mode automatisé à l'intérieur d'un seul espace d'information.

2.10 Les activités du Point de contact s'appuient sur les technologies modernes qui font appel à des moyens de télécommunication et des systèmes de communication par satellite, ainsi que sur la mise en œuvre de nouvelles voies de communication et de transfert de données. Conformément à la Loi fédérale n° 16 du 9 février 2007 et à l'Ordonnance n° 40 du ministère des Transports de la Fédération de Russie du 8 février 2011, tous les aéroports se munissent de centres de surveillance de la sécurité des transports et de systèmes d'enregistrement vidéo. Les résultats de cette surveillance sont envoyés au Point de contact du Service fédéral chargé de la supervision des transports, ce qui signifie qu'en réalité, on implante aux aéroports un système de télésurveillance de la sûreté de l'aviation à l'échelle nationale.

2.11 Les projets de développement du Point de contact pour la sûreté de l'aviation visent, entre autres, les objectifs ci-après :

- a) mettre en œuvre et utiliser largement comme source d'information l'AVSECPaedia de l'OACI ;
- b) créer une source d'information unique pour la sûreté des transports et, entre autres, la sûreté de l'aviation ;

- c) élaborer un système de télésurveillance automatique pour la sûreté des transports et notamment la sûreté de l'aviation ;
- d) mettre en œuvre un système moderne de surveillance permettant de suivre en temps réel l'état et la localisation des moyens de transport et toutes les anomalies dans leur fonctionnement ;
- e) perfectionner les Points de contact territoriaux pour la sûreté de l'aviation ;
- f) déployer des centres mobiles de surveillance de la sûreté des transports et notamment de l'aviation, à proximité des grandes plaques tournantes des transports ;
- g) mettre en place des moyens de communication par satellite et de moyens au sol dotés d'une capacité de vidéo transmission.

2.12 Dans le contexte de ces activités dans le cadre de l'OACI, le Point de contact interagit également avec le Sous-Groupe du G8 chargé de la lutte contre le terrorisme et le crime organisé pour la sûreté des transports, et utilise la ligne « rouge » pour coordonner en temps réel avec la Direction de la sûreté des transports du ministère de l'Intérieur des États-Unis, la gestion des crises et prévenir des actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, tout en intensifiant l'interaction avec les centres de coordination d'autres États.

3. CONCLUSION

3.1 Les Points de contact OACI pour la sûreté de l'aviation sont un mécanisme efficace permettant d'échanger des informations critiques avant ou pendant et après un incident mettant en cause la sûreté de l'aviation. Leur objectif premier est de faciliter la prévention d'actes d'intervention illicite dans l'activité de l'aviation civile.