



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 16 : Sûreté de l'aviation — Politique

STRATÉGIE COMPLÈTE DE L'OACI POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION (ICASS)

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail rend compte de la mise en œuvre de la Stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (ICASS) pendant le triennat 2014-2016 et recommande que la mise en œuvre de l'ICASS soit prolongée lors du triennat 2017-2019, en attendant l'approbation d'un plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP).

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à approuver la poursuite de la mise en œuvre de l'ICASS comme principale stratégie de l'OACI pour le programme de sûreté de l'aviation pendant le triennat 2017-2019, en attendant l'approbation du GASeP, après quoi ledit GASeP remplacerait l'ICASS ;
- à prier instamment les États de continuer de verser des contributions volontaires à l'appui du programme de travail de l'OACI dans le domaine de la sûreté de l'aviation.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note se rapporte à l'Objectif stratégique C — <i>Sûreté et facilitation</i> .
<i>Incidences financières :</i>	La mise en œuvre de l'ICASS sera entreprise sous réserve des ressources disponibles dans le budget du programme ordinaire de 2017-2019 et/ou des contributions volontaires.
<i>Références :</i>	A39-WP/20, <i>Mise en œuvre de la méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de sûreté (USAP-CMA)</i> A39-WP/28, <i>Rapport sur le programme d'assistance technique de l'OACI dans les domaines de la sécurité, de la sûreté et de l'environnement</i> A39-WP/21, <i>Rapport sur le Plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique</i> A39-WP/15, <i>Établissement d'un plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP)</i> A38-WP/13, A37-WP/18 et A37-WP/75 Doc 10022, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 4 octobre 2013)

1. CONTEXTE

1.1 Une étape importante dans l'établissement et la mise en œuvre du cadre mondial relatif à la sûreté de l'aviation a été franchie en 2010 lorsque l'Assemblée de l'OACI a adopté, à sa 37^e session, la *Déclaration sur la sûreté de l'aviation* et la Stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (ICASS), qui sont devenues deux instruments essentiels de leadership et d'engagement pour l'Organisation dans la mise en œuvre de son programme sur la sûreté de l'aviation. Reconnaissant la nécessité de renforcer la sûreté de l'aviation à l'échelle mondiale en raison de la menace constante d'actes d'intervention illicite, la Déclaration exprimait le large consensus existant au sein des États membres de l'OACI. Elle énonçait neuf domaines de focalisation stratégique, visant principalement à améliorer et à renforcer la collecte et l'échange d'informations, à promouvoir l'utilisation de techniques modernes de détection et à accroître la capacité des États d'éliminer leurs carences. La Déclaration réaffirmait aussi la nécessité d'améliorer les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI dans le domaine de la sûreté et d'adopter des mesures pour s'attaquer efficacement aux menaces nouvelles et émergentes. De manière générale, elle a permis de renforcer l'engagement politique, attirant l'attention et consolidant les efforts en vue de prévenir les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile.

1.2 Alors que la Déclaration énonce les engagements pris par les États pour améliorer la sûreté de l'aviation dans des domaines clés, l'ICASS vise principalement à orienter et à renforcer les efforts déployés par l'OACI pour mettre en œuvre efficacement son programme de sûreté de l'aviation et sa capacité en la matière. La Stratégie a joué un rôle important pour centrer l'attention et les efforts sur les domaines de la sûreté de l'aviation qui avaient le plus besoin de progrès et d'amélioration. L'appui financier et en nature des États au programme visant à améliorer la sûreté de l'aviation, au titre de la Déclaration et dans le cadre de l'ICASS, a grandement contribué à sa réussite. L'ICASS a été un instrument clé des efforts déployés par l'OACI pour renforcer la sûreté de l'aviation partout dans le monde, faciliter et orienter la coopération internationale et régionale, promouvoir la collaboration entre les gouvernements et l'industrie, consolider la coordination des partenaires et mobiliser les contributions des donateurs.

1.3 La présente note de travail met l'accent sur les résultats et les réalisations découlant de la mise en œuvre de l'ICASS pendant le triennat 2014-2016 et montre comment cette Stratégie soutient pleinement les initiatives NCLB (Aucun pays laissé de côté) et de mobilisation des ressources de l'OACI. Étant donné que la sûreté de l'aviation est soumise à des défis tant familiers que nouveaux et redoutables, cette note de travail propose que l'ordre du jour du futur programme de sûreté de l'aviation de l'OACI tienne compte des importantes leçons tirées de la mise en œuvre de l'ICASS, tout en adoptant une approche plus globale et axée sur les résultats pour le renforcement de la sûreté de l'aviation civile dans le monde au cours du triennat 2017-2019 et au-delà.

2. FAITS SAILLANTS DE LA MISE EN ŒUVRE

2.1 Les faits saillants de la mise en œuvre de l'ICASS durant le triennat 2014-2016 sont résumés ci-après.

- a) **Domaine de focalisation stratégique n° 1 – S'attaquer aux menaces nouvelles et émergentes.** L'Organisation a continué de veiller à ce que toute recommandation de nouvelles mesures soit fondée sur la connaissance des risques et des menaces. De plus, l'OACI a déployé des efforts constants pour accroître la sensibilisation aux risques, promouvoir la politique sur les risques et mettre en place une culture de sûreté basée sur les risques en vue d'assurer l'élaboration de normes et de règlements

reposant sur les éléments d'orientation comme l'*Énoncé du contexte de risque à l'échelle mondiale*. En étroite consultation avec le Groupe de travail sur la menace et les risques (WGTR) du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSEC), l'OACI a surveillé les menaces potentielles à la sécurité (p. ex., cybersécurité, sûreté côté ville, systèmes d'aéronefs télépilotes et engins explosifs improvisés portés par une personne) et a assuré la communication et la diffusion rapides des informations sur les risques pour la sûreté de l'aviation au moyen d'orientations données à tous les États et à toutes les parties prenantes, ce qui a permis l'adoption en temps opportun de mesures cohérentes et efficaces. D'autres éléments d'orientation ont été publiés en vue d'augmenter la capacité des États de hiérarchiser en fonction des risques les ressources qu'ils consacrent à la sûreté de l'aviation, notamment : *Civil Aircraft Operations Over Conflict Zones (Exploitation des aéronefs civils au-dessus de zones de conflit)*, *Systèmes antiaériens portables (MANPADS)*, *Guide d'information et d'évaluation de vulnérabilité*, ainsi que le répertoire « Cybersécurité » accessible sur le portail sécurisé de l'OACI (<https://portal.icao.int>). Les activités de l'OACI en matière de surveillance continue et d'aide à la mise en œuvre ont également souligné l'importance de s'attaquer aux menaces nouvelles et émergentes.

- b) **Domaine de focalisation stratégique n° 2 – Promouvoir des approches innovantes, efficaces et efficientes en matière de sûreté.** L'OACI a mis l'accent sur l'innovation, la concertation et la coordination des efforts, notamment en organisant le Symposium OACI sur l'innovation en sûreté de l'aviation (2014), en tenant conjointement avec le Conseil international des aéroports (ACI) et l'Association du transport aérien international (IATA) la Conférence internationale AVSEC (2015), en appui au Programme d'excellence en matière de sécurité aéroportuaire (APEX) de l'ACI, en établissant le Groupe de travail sur l'innovation en sûreté de l'aviation (WGIAS) du Groupe AVSEC et en apportant des améliorations à la plateforme AVSECPaedia sur le portail sécurisé de l'OACI (<https://portal.icao.int>) ; toutes ces activités ayant pour but de promouvoir des approches innovantes, efficaces et efficientes en matière de sûreté de l'aviation.
- c) **Domaine de focalisation stratégique n° 3 – Promouvoir le partage de l'information sur la sûreté de l'aviation entre les États membres.** Des efforts ont été déployés en vue de continuer à renforcer la capacité de l'OACI de recueillir, de classer et de diffuser l'information sécurisée sur les incidents de sûreté, les menaces, les risques et les tendances au moyen d'améliorations apportées aux fonctions des plateformes pertinentes de l'OACI, en particulier le Réseau des points de contact qui comprend actuellement des points de contact de presque tous les États membres de l'OACI, la Base de données sur les actes d'intervention illicite ainsi que le site d'information sur les résultats des audits du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) et les préoccupations significatives de sûreté (SSeC).
- d) **Domaine de focalisation stratégique n° 4 – Promouvoir la conformité à l'échelle mondiale et établir une capacité durable de supervision de la sûreté de l'aviation dans les États.** Au cours du triennat, l'OACI a veillé à ce qu'il y ait une plus grande cohérence et une meilleure coordination en ce qui concerne la correction des carences relevées dans le cadre de l'USAP, y compris le Plan régional de mise en œuvre complète pour la sûreté et la facilitation de l'aviation en Afrique (AFI SECFAL), qui a été lancé comme programme de l'OACI visant à améliorer la coordination des

activités d'assistance en Afrique (voir les notes A39-WP/20, *Mise en œuvre de la méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de sûreté (USAP-CMA)*, A39-WP/28, *Rapport sur le programme d'assistance technique de l'OACI dans les domaines de la sécurité, de la sûreté et de l'environnement*, et A39-WP/21, *Rapport sur le Plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique*). En outre, l'OACI a collaboré avec les États membres, les organisations internationales et régionales et les groupes soutenant l'industrie qui étaient en mesure de fournir des ressources et des spécialistes pour accroître la portée et l'efficacité des activités d'assistance offertes. Ces dernières comprennent ce qui suit : collaboration pour l'élaboration et la mise en œuvre de plans d'amélioration de la sûreté de l'aviation (ASIP) ; offre de cours et d'ateliers de l'OACI dans le cadre des ASIP et du réseau des Centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA) ; coopération pour la diffusion d'informations et l'organisation d'ateliers [par exemple, initiatives en matière de sûreté du fret de l'OACI et de l'Organisation mondiale des douanes (OMD)] ; et intégration des activités d'assistance mises au point par d'autres fournisseurs dans le cadre d'assistance de l'OACI.

- e) **Domaine de focalisation stratégique n° 5 – Améliorer la culture des facteurs humains et de la sûreté.** L'OACI a davantage mis l'accent sur les besoins toujours présents en matière de formation à la sûreté de l'aviation à l'échelle nationale et internationale en collaborant avec les institutions faisant partie du réseau de ses Centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA), qui comprend maintenant 30 membres. En moyenne, 41 activités de formation ont été offertes chaque année dans tout le réseau CFSA, dont ont profité 549 membres du personnel de la sûreté de l'aviation dans 109 États. De plus, l'OACI a poursuivi ses efforts visant à améliorer les connaissances et la sensibilisation des fonctionnaires nationaux, professionnels et experts en sûreté de l'aviation en élaborant trois documents d'orientation dans les domaines suivants : systèmes de gestion de la sûreté de l'aviation (SeMS) ; inspection-filtrage du personnel ; et culture de la sûreté.
- f) **Domaine de focalisation stratégique n° 6 – Promouvoir le développement de la reconnaissance mutuelle pour les processus de sûreté de l'aviation.** Des efforts continus ont été déployés en vue de promouvoir la reconnaissance mutuelle des processus de sûreté de l'aviation au moyen d'une collaboration étroite avec les parties prenantes et l'industrie, notamment la diffusion d'un nouveau document d'orientation sur la reconnaissance de l'équivalence des mesures de sûreté (*Recognition of Equivalence of Security Measures*) ainsi que l'échange d'informations et les débats par l'intermédiaire du Groupe d'experts AVSEC. Les accords officiels de reconnaissance mutuelle relatifs à la sûreté de l'aviation prennent de plus en plus d'importance dans la gestion des affaires bilatérales en matière de sûreté de l'aviation.
- g) **Domaine de focalisation stratégique n° 7 – Insister sur l'importance de la sûreté entre États, entre parties prenantes et au sein de l'OACI.** Des activités de communication accrues aux niveaux national, régional et international ont permis d'améliorer la sensibilisation à la situation mondiale des menaces qui pèsent sur la sûreté de l'aviation. Par exemple, pour renforcer la sûreté du fret aérien, l'OACI a mis en œuvre, en collaboration avec l'Organisation mondiale des douanes (OMD), une série d'initiatives destinées à accroître la sensibilisation des autorités de sûreté de

l'aviation, des administrations douanières et des parties prenantes à la nécessité de renforcer la sûreté de l'aviation et des frontières tout en facilitant le cheminement du fret. Cette collaboration plus intense entre l'OACI et l'OMD a porté notamment sur l'organisation conjointe de conférences, l'harmonisation des cadres réglementaires, l'élaboration de cours de formation communs et la publication d'un document intitulé *Acheminer le fret aérien dans le monde entier*.

3. LEÇONS APPRISSES

3.1 Plusieurs leçons ont été tirées de la mise en œuvre de l'ICASS pendant les triennats 2011-2013 et 2014-2016, dont voici certaines des plus pertinentes :

- a) des risques importants et nouveaux pour la sûreté, émanant de groupes terroristes, d'individus radicalisés et de personnes agissant pour d'autres motifs (comme l'indiquent les éditions consécutives de l'*Énoncé du contexte de risques à l'échelle mondiale*) continueront à peser sur l'aviation dans le contexte de l'évolution constante de la situation de la sûreté à l'échelle mondiale, de la croissance du trafic de passagers et de fret, de l'extension des infrastructures, des pressions commerciales et fiscales et d'autres changements dans le domaine du transport aérien. Étant donné que le trafic international de passagers devrait passer de 3,3 milliards aujourd'hui à six milliards en 2030, et le fret aérien de 50 millions à 125 millions de tonnes (selon les prévisions de trafic aérien de l'OACI et de l'IATA), la croissance de l'industrie aéronautique aura des répercussions considérables sur le profil de risque de la sûreté du secteur de l'aviation ;
- b) les SARP de l'OACI et les éléments d'orientation, associés aux activités de l'USAP-CMA et au soutien à la mise en œuvre offert par le Secrétariat de l'OACI aux États, fonctionnent ensemble comme un système efficace pour l'amélioration de la sûreté de l'aviation civile. Les avancées des États en matière de renforcement de la sûreté de l'aviation sont désormais évaluées en mesurant, à l'aide des activités de surveillance continue de l'USAP et de la mise en application de l'ASIP des États, le niveau de mise en œuvre effective (EI) des normes de l'OACI – notons qu'en 2015, des activités d'assistance et de renforcement des capacités ont été menées dans 118 États, dont 17 avaient entrepris la mise en œuvre d'ASIP. Outre le fait que l'amélioration de l'EI est un nouvel outil de mesure du renforcement, il y a des signes évidents d'amélioration de la mise en œuvre à la suite des activités d'assistance ;
- c) au fur et à mesure que les terroristes continuent à innover, la sûreté de l'aviation est en butte à des risques de plus en plus complexes. Si le nombre d'actes d'intervention illicite enregistré par l'OACI en 2015 a diminué par rapport à celui de l'année précédente (10 contre 21), les domaines de risques à priorité élevée pour l'aviation dans les années à venir comprennent la sûreté côté ville, la menace d'une cyberattaque contre le secteur de l'aviation, l'utilisation accrue de systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS) ainsi que l'utilisation d'engins explosifs improvisés portés par une personne ;

- d) l'amélioration continue de l'efficacité de la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 17 — *Sûreté* est essentielle au maintien de la sûreté et de la régularité du transport aérien international. Les États doivent déployer des efforts conjoints pour atteindre et maintenir leur niveau de mise en œuvre effective à 100 pour cent, contre une moyenne mondiale de 71,59 pour cent aujourd'hui ;
- e) pour assurer la durabilité des mesures de sûreté de l'aviation, on doit employer un large éventail d'outils et de stratégies de gestion des risques afin d'adapter ces mesures au risque de sûreté. Étant donné l'intérêt croissant manifesté dans les États pour l'élaboration et la mise en œuvre de mesures et de méthodes efficaces fondées sur les risques, l'OACI s'est activement employée à organiser des ateliers de gestion des risques dans les différentes régions. Onze ateliers ont été menés en 2014 et 21 en 2015 ;
- f) la coopération et les initiatives régionales et internationales, de même que les partenariats publics/privés, facilitent les efforts de renforcement des capacités et la mise en commun de ressources techniques et financières limitées pour le renforcement de la sûreté de l'aviation. L'OACI se félicite des nombreuses contributions et réussites des États, des organisations internationales et régionales et de l'industrie, qui relèvent les défis avec succès grâce à leur collaboration ;
- g) comme l'illustrent les problématiques telles que l'aviation civile au-dessus ou à proximité de zones de conflit, la cybersécurité et les RPAS, la sûreté de l'aviation exige une approche transversale qui garantit une coordination adaptée avec la facilitation, la sécurité de l'aviation, la navigation aérienne et tout autre domaine concerné ;
- h) l'établissement de cibles et d'objectifs clairs en matière de sûreté de l'aviation, appuyés par des indicateurs concrets et mesurables, devrait être à la base du nouveau cadre stratégique mondial de l'OACI pour l'amélioration progressive de la sûreté de l'aviation, auquel participeront l'OACI, les États, les organisations régionales et internationales, l'industrie et d'autres acteurs, le cas échéant.

4. L'ICASS APRÈS 2016

4.1 Les précieuses leçons tirées de la mise en œuvre de l'ICASS confirment qu'elle reste pertinente en tant que cadre solide orientant l'action de l'OACI en ce qui concerne les questions de sûreté de l'aviation. Dans le même temps, l'Organisation envisage d'élaborer un cadre qui tiendrait compte des ambitions et responsabilités partagées au niveau mondial, capable d'orienter tous les États et l'industrie dans le renforcement de la sûreté de l'aviation, et qui répondrait au besoin d'un nouveau plan mondial actualisé, ambitieux et tourné vers l'avenir pour la sûreté de l'aviation. La note de travail A39-WP/15, *Établissement d'un plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP)* présente une proposition relative à la création du plan de l'OACI pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP). L'application de l'ICASS sous sa forme actuelle devrait être prolongée jusqu'à ce que la mise en œuvre du GASeP soit approuvée, après quoi le GASeP remplacerait l'ICASS.

4.2 Les objectifs clés de l'ICASS «de transition» sont présentés en appendice à la présente note. Il convient de noter que les leçons apprises énoncées au paragraphe 3 ci-dessus sont à la base des travaux de préparation du GAsEP, qui comprennent notamment l'établissement d'objectifs et de cibles bien définis et réalisables que les États doivent atteindre, fondés sur les observations suivantes :

- a) les objectifs sont universels et répondent à des questions et défis clés de la sûreté de l'aviation, dans les États développés aussi bien que dans les États en développement ;
- b) il convient d'établir des indicateurs simples, facilement applicables, réalisables et rentables, de manière à ce qu'ils puissent être utilisés par tous les États membres, le cas échéant, compte tenu de leurs situation et priorités propres.

4.3 Le cadre stratégique de l'OACI pour la sûreté de l'aviation civile internationale devrait passer en douceur de l'ICASS au GAsEP une fois ce dernier approuvé, ce qui permettrait de donner un nouvel élan aux domaines de focalisation stratégique de l'ICASS dans un cadre plus global et axé sur les résultats.

APPENDICE

STRATÉGIE COMPLÈTE DE L'OACI POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION

OBJECTIFS CLÉS À PARTIR DE 2017 – ÉLABORATION DU GASeP

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

Objectifs clés pour 2017-2019 : Poursuivre les efforts visant à ce que les États prennent des mesures fortes pour intégrer des méthodes et dispositifs efficaces d'évaluation des menaces et des risques dans leur programme national de sûreté de l'aviation.

Focalisation stratégique n° 2 : Promouvoir l'innovation en matière de sûreté de l'aviation

Objectifs clés pour 2017-2019 : Promouvoir un échange accru entre États des meilleures pratiques et des tendances émergentes dans les systèmes et technologies de sûreté de l'aviation au moyen des plateformes de l'OACI.

Focalisation stratégique n° 3 : Partage des informations

Objectifs clés pour 2017-2019 : Améliorer les dispositifs de transmission par les États de rapports sur les actes d'intervention illicite, conformément aux dispositions de l'Annexe 17, et de diffusion des informations pertinentes.

Focalisation stratégique n° 4 : Promouvoir la conformité à l'échelle mondiale

Objectifs clés pour 2017-2019 : Renforcer la mise en œuvre et remédier aux lacunes dans les États recensés à l'aide d'activités d'audit et de suivi, de renforcement de capacités et de mobilisation des ressources pour soutenir la mise en œuvre des initiatives et plans régionaux axés sur l'assistance aux États en développement afin de parvenir à de meilleurs niveaux de sûreté.

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

Objectifs clés pour 2017-2019 : Renforcer les efforts de formation à la sûreté de l'aviation en collaborant avec les institutions du réseau OACI de Centres de formation à la sûreté de l'aviation.

Focalisation stratégique n° 6 : Reconnaissance mutuelle des processus de sûreté de l'aviation

Objectifs clés pour 2017-2019 : Réduire le nombre des mesures qui se chevauchent inutilement, ce qui mènera à l'utilisation optimale des ressources de la sûreté de l'aviation, afin d'atteindre l'équilibre recherché et adapté entre l'efficacité des mesures de sûreté et l'efficience du transport aérien, notamment par une facilitation optimisée.

Focalisation stratégique n° 7 : Insister sur l'importance de la sûreté de l'aviation dans le monde

Objectifs clés pour 2017-2019 : Améliorer la sensibilisation à l'environnement mondial de menaces qui pèsent sur la sûreté de l'aviation et promouvoir le dialogue sur les défis nouveaux et émergents en la matière.

— FIN —