



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 12 : Sûreté de l'aviation — Politique

RENFORCER LA CULTURE DE SÛRETÉ DE L'AVIATION DANS L'USAP-CMA ET DANS LE PLAN POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE DE L'OACI

(Note présentée par la Fédération de Russie.)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail contient des informations relatives à une approche intégrée visant l'amélioration des activités de supervision des États, à l'aide de nouvelles méthodes destinées à empêcher les personnes de contrevenir aux exigences en matière de sûreté aérienne et à renforcer la culture de sûreté chez les passagers.

Cette note présente l'expérience de la Fédération de Russie dans ce domaine.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre en considération les informations contenues dans le présent document ;
- b) convenir de la pertinence de la question de l'amélioration des mécanismes juridiques pour accroître l'efficacité des activités de supervision des États relativement à des passagers indisciplinés qui commettent des actes d'intervention illicite dans le domaine de l'aviation civile menaçant la sûreté de l'aviation et la sécurité des vols ;
- c) encourager les États et les organisations intéressées à organiser une conférence pour faire part de leurs expériences et présenter de nouvelles technologies afin de prendre des mesures concrètes et juridiques à l'égard des passagers indisciplinés et de renforcer la culture de sûreté chez les passagers ;
- d) veiller à la rédaction de recommandations méthodologiques portant sur la séquence d'échange d'informations sur des passagers indisciplinés exposés à une procédure administrative ou pénale dans les États membres de l'OACI ;
- e) envisager la possibilité d'inclure dans l'USAP-CMA la question des mesures qu'un État peut prendre pour prévenir les infractions et renforcer la culture de sûreté.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique C — <i>Sûreté de l'aviation et facilitation.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.

¹ Version russe fournie par la Fédération de Russie.

<i>Références :</i>	A39-WP/14, <i>Stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (ICASS)</i> A39-WP/20, <i>Mise en œuvre de la Méthode de surveillance continue du Programme universel d'audit de sécurité (USAP-CMA)</i> A39-WP/28, <i>Rapport sur le Programme d'assistance technique de l'OACI concernant la sécurité de l'aviation, la sûreté de l'aviation et la facilitation, et la protection de l'environnement</i> A39-WP/73, <i>Situation de l'effectif de l'OACI</i>
---------------------	---

1. INTRODUCTION

1.1 Face à un nombre croissant d'incidents liés à des passagers indisciplinés (et à leurs répercussions de plus en plus graves), un sous-comité spécial du Comité juridique de l'OACI a été constitué en 2011 afin de moderniser les dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes commis à bord des aéronefs (Convention de Tokyo, 1963) en s'inspirant des pratiques modernes.

1.2 Le sous-comité spécial a élaboré un protocole complétant la Convention de Tokyo de 1963 en tenant compte des décisions de la 38^e session de l'Assemblée de l'OACI et de la 25^e réunion du Groupe de travail du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation de l'OACI.

1.3 Dans le même temps, il a été noté que le comportement des passagers indisciplinés est principalement dû au fait que leur responsabilité est très limitée.

1.4 En 2013, à sa 35^e session, le Comité juridique de l'OACI a examiné un rapport sur l'achèvement de l'élaboration d'un projet de Protocole portant amendement de la Convention de Tokyo. Le Comité a confirmé la nécessité de moderniser la Convention de Tokyo, en particulier en ce qui a trait aux actes commis par des passagers à bord d'un aéronef, et s'est concentré sur les questions relatives à la juridiction, aux infractions et au personnel de sûreté à bord des aéronefs.

1.5 À la 11^e réunion de sa 199^e session, le Conseil de l'OACI a examiné le rapport de la 35^e session du Comité juridique et adopté la décision de réunir une conférence diplomatique en 2014 afin d'adopter le texte définitif du Protocole portant amendement de la Convention de Tokyo de 1963.

1.6 Le 7 avril 2014, l'Organisation de l'aviation civile internationale a annoncé que la conférence diplomatique réunissant 100 États membres de l'OACI et neuf organisations internationales avait adopté le Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes commis à bord des aéronefs, afin d'établir la responsabilité des passagers indisciplinés.

2. L'EXPÉRIENCE DE LA FÉDÉRATION DE RUSSIE DANS LA RÉOLUTION DES PROBLÈMES DE COMPORTEMENT DESTRUCTEUR DES PASSAGERS

2.1 Tenant compte de la nature changeante des menaces à la sûreté de l'aviation liées au comportement des passagers indisciplinés, ainsi que de la nécessité de mettre en œuvre dans la pratique nationale des moyens de sanctionner les contrevenants, la Fédération de Russie, et plus particulièrement le Service fédéral de surveillance des transports (en plus de modifier la législation nationale pour obliger les individus à respecter la sûreté des transports et de mettre en place des mesures pour les responsabiliser en cas de délit), collabore activement avec la population (passagers potentiels) pour la sensibiliser à une culture de sûreté.

2.2 Le principal outil de prévention de l'État consiste à communiquer avec la population :

- a) en l'informant par l'intermédiaire des médias (experts de la sûreté de l'aviation s'exprimant à la télévision, lors de conférences à différents niveaux, dans des journaux et des magazines) ; en donnant des entrevues dans les principaux médias concernant les problèmes de sûreté (en informant la population des conséquences du non-respect des règles relatives au comportement à bord d'un aéronef) ;
- b) en diffusant des publicités d'intérêt public (panneaux d'affichage, messages télévisés) démontrant les conséquences du non-respect des exigences relatives au comportement des passagers à bord d'un aéronef ;
- c) en organisant des conférences, des séminaires et des concours spéciaux avec des étudiants universitaires dans le domaine du transport afin d'évaluer leurs connaissances des exigences en matière de sûreté dans les transports ;
- d) en encourageant les journalistes et les écrivains à publier des articles sur les problèmes de sûreté relatifs aux transports ;
- e) en incitant les meilleures équipes d'étudiants à rivaliser pour trouver des moyens de réagir en cas de menaces d'actes d'intervention illicite ;
- f) en récompensant les citoyens qui apportent leur aide en signalant des menaces et des actes d'intervention illicite.

2.3 Sur le plan législatif, l'État a adopté des normes juridiques visant à accroître le niveau de responsabilité associée aux actes illicites menaçant la sûreté des passagers :

- a) des modifications ont été apportées au Code pénal de la Fédération de Russie afin d'établir une responsabilité pénale pour les actes menaçant la sûreté des opérations de transport aérien ;
- b) des modifications ont été apportées au code de l'aviation de la Fédération de Russie afin d'autoriser le refus de conclure un accord de transport de passagers dont le nom figure sur un registre de personnes faisant l'objet d'une interdiction de voyager avec un transporteur ;
- c) un mécanisme a été mis en place pour consigner les noms des passagers dans un registre de personnes pour lesquelles le transport aérien est limité en raison d'un arrêté affirmant qu'elles font l'objet d'une sanction administrative ou en raison d'une décision de justice ou d'un verdict d'appel incriminant, les déclarant coupables d'avoir commis un crime à bord d'un aéronef en vertu du Code pénal de la Fédération de Russie.

3. CONCLUSION

3.1. Pour qu'un État renforce la culture de sûreté au sein de sa population en utilisant les médias de masse et en collaborant avec les individus, nous sommes d'avis que les mesures suivantes doivent être prises :

- a) encourager les États et les parties intéressées à prendre en considération l'expérience et les travaux de la Fédération de Russie ;
- b) encourager les États et les parties intéressées à coopérer avec les médias et à utiliser les outils existants pour renforcer la culture de sûreté de la population (passagers) ;
- c) envisager la possibilité d'inclure dans l'USAP-CMA la question des mesures d'un État visant à prévenir les infractions et à renforcer la culture de sûreté ;
- d) examiner la question de la création d'un sous-groupe de travail dans le système AVSEC afin d'échanger des expériences entre les États de l'OACI et les participants pour formuler des propositions visant à renforcer la culture de sûreté au sein de la population.