



## ASSEMBLÉE — 39<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

#### Point 16 : Sûreté de l'aviation — Politique

#### PRIORITÉS EN MATIÈRE DE SÛRETÉ DE L'AVIATION

(Note présentée par la Slovaquie au nom de l'Union européenne, de ses États membres<sup>1</sup> et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile<sup>2</sup>)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note contient des propositions relatives aux priorités en sûreté de l'aviation, en s'inspirant des enseignements tirés de la mise en œuvre de la Résolution A38-15 de l'Assemblée et du programme des travaux de l'OACI pour 2014-2016.

**Suite à donner :** En modifiant la Résolution A38-15 de l'Assemblée (Énoncé récapitulatif de la Politique permanente de l'OACI dans le domaine de la sûreté de l'aviation) et en établissant le programme des travaux de l'OACI pour 2017-2019, l'Assemblée est invitée à :

- a) réaffirmer la responsabilité des États membres en ce qui concerne la mise en œuvre sur leur territoire de mesures efficaces de sûreté de l'aviation, en tenant compte de l'évolution du contexte de la menace ;
- b) inviter instamment tous les États membres d'une part à mettre en œuvre pleinement et de manière durable les SARP de l'Annexe 17 et les SARP de l'Annexe 9 ayant trait à la sûreté, d'autre part à remédier d'urgence à toute lacune ou carence ;
- c) inviter instamment le Secrétariat de l'OACI, les États membres, les organisations régionales, les partenaires de l'industrie et d'autres acteurs à collaborer pour améliorer l'efficacité et la durabilité des activités de renforcement des capacités ;
- d) demander au Secrétariat de l'OACI d'examiner la portée et les méthodes du programme universel d'audits de sûreté de l'OACI en cours pour veiller à ce qu'il représente un moyen fiable de donner des assurances aux États membres, à l'industrie et aux passagers pour ce qui est de la mise en œuvre efficace des mesures de sûreté de l'aviation au sol.

*Objectifs stratégiques :*

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

<sup>1</sup> Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède.

<sup>2</sup> Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

<i>Incidences financières :</i>	Les activités prioritaires proposées pour l'OACI devraient être menées dans le cadre du budget ordinaire de l'Organisation.
<i>Références :</i>	Résolution A38-15 de l'Assemblée : <i>Exposé récapitulatif de la Politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation.</i>

## 1. INTRODUCTION

1.1 Comme l'ont montré les actes d'intervention illicite survenus en 2015 et 2016 dans différentes régions du monde (par exemple contre le vol Metrojet 9268 le 31 octobre 2015 et le vol Daallo Airlines 3159 le 2 février 2016, les attaques commises à l'aéroport de Bruxelles le 22 mars 2016 et à l'aéroport Ataturk d'Istanbul le 28 juin 2016), l'aviation civile reste la cible d'une menace très présente. La nature des menaces et le mode opératoire varient, comme l'indique l'Énoncé du contexte de risque à l'échelle mondiale (RCS) de l'OACI, qui est régulièrement réexaminé par le Groupe d'experts AVSEC de l'OACI. Le RCS fournit une analyse précieuse de la menace et du risque qui pèsent actuellement sur l'aviation à l'échelle mondiale ainsi que des éléments indicatifs sur la façon dont les États devraient utiliser l'évaluation du risque pour formuler les mesures à prendre pour contrer la menace de sûreté pesant sur l'aviation civile.

1.2 La menace terroriste qui pèse sur l'aviation civile est plus importante que jamais dans l'histoire récente, et évolue rapidement pour devenir de plus en plus un problème mondial. Les risques liés aux engins explosifs improvisés transportés sur des personnes ou dans les bagages de cabine, les MANPADS présents dans des zones de conflits ou de prolifération, les engins explosifs improvisés introduits dans le fret et les menaces côté ville sont habituellement évalués comme étant de niveau élevé ou moyen à élevé.

## 2. ANALYSE

2.1 Les dispositions de l'OACI ayant trait à la sûreté de l'aviation présentent les mesures de référence qui doivent être mises en œuvre à l'échelle mondiale en vue de protéger l'aviation civile internationale contre des actes d'intervention illicite. Il est donc essentiel que le Groupe d'experts AVSEC de l'OACI continue d'examiner régulièrement le contenu des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 17 et des SARP de l'Annexe 9 relatives à la sûreté. Ces mesures de référence et les éléments indicatifs connexes devraient refléter l'évolution des menaces et des modes opératoires. Leur contenu devrait être adapté aux types de menaces auxquels l'aviation civile fait face à l'heure actuelle.

### Mise en œuvre effective et durable de l'Annexe 17 de l'OACI

2.2 En vertu de la Convention de Chicago, chaque État membre de l'OACI a la responsabilité de se conformer aux dispositions et Annexes de l'OACI en vue d'assurer la sécurité et la sûreté du système de transport aérien. Dans ce contexte, chaque État est responsable de la mise en œuvre effective et durable des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 17 de l'OACI et des SARP de l'Annexe 9 relatives à la sûreté. Il faudrait réaffirmer clairement cette responsabilité dans la *Résolution A38-15 de l'Assemblée de l'OACI : Énoncé récapitulatif de la Politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation*, qui devrait être amendée par la prochaine session de l'Assemblée.

2.3 Bien que cette responsabilité incombe globalement à l'État, toutes les entités (par exemple, les exploitants d'aéroport ou d'aéronef, les fournisseurs de services de navigation aérienne, les organes d'application de la loi) intervenant dans le domaine de la sûreté de l'aviation ont une responsabilité partagée et un rôle à jouer pour assurer une sûreté de l'aviation effective et mettre en œuvre les mesures prescrites dans l'Annexe 17 de l'OACI et dans les règlements et programmes nationaux. La coordination entre ces entités privées et publiques est indispensable pour permettre une approche globale et intégrée de la sûreté et éviter que les dispositifs nationaux et locaux de mise en œuvre ou la transmission d'importants renseignements relatifs à la sûreté comportent des lacunes qui pourraient entraîner des faiblesses dans l'ensemble du système ou nuire à sa compréhension et à sa cohérence.

2.4 Une mise en œuvre effective et durable est essentielle pour la sûreté de l'exploitation du transport aérien et pour la confiance du public dans ce transport et dans la capacité des services de réglementation et des exploitants de protéger respectivement les citoyens et les clients. Les systèmes nationaux et internationaux de supervision de la conformité sont des outils clés qui permettent de vérifier l'efficacité de la mise en œuvre des dispositions nationales et internationales de sûreté et de remédier rapidement à la situation lorsqu'on détermine des carences ou des cas de non-respect dans certains secteurs.

2.5 Une mise en œuvre effective et durable est aussi un préalable à l'harmonisation internationale des mesures de sûreté et une condition requise pour la reconnaissance mutuelle par les États de l'équivalence des mesures de sûreté respectives.

2.6 Toutefois, lorsque les mesures de sûreté en place ne sont pas suffisantes pour atténuer les risques dans certains pays, les États qui reçoivent des vols en provenance de ces pays, qui ont la responsabilité de protéger leurs citoyens et leur propre sûreté nationale, ont le droit légitime d'exiger des mesures additionnelles (voir paragraphes 2.4.1 de l'Annexe 17) pour ces vols comme condition du maintien de ces services. Les exploitants d'aéronef peuvent aussi exiger des mesures additionnelles en fonction de leur propre évaluation des risques.

### **Coopération internationale en cas d'augmentation de la menace**

2.7 Le respect des principes de coopération internationale est essentiel pour permettre l'introduction efficace de mesures additionnelles en cas d'augmentation de la menace. La coordination entre les États membres concernés est essentielle pour promouvoir la prise de conscience et la compréhension de la menace, permettre une réponse réelle et efficace et veiller à ce que les mesures soient proportionnées et pratiques.

### **Renforcement des capacités**

2.8 La mise en œuvre effective et durable de l'Annexe 17 peut présenter un défi pour certains États membres de l'OACI et ce, pour plusieurs raisons, telles que le manque de ressources ou de volonté politique, une mauvaise compréhension du contexte de la menace et du risque, une formation et une supervision inadéquates du personnel ou la faiblesse des structures organisationnelles.

2.9 Le Secrétariat de l'OACI, différents États, des organisations régionales et des parties prenantes de l'industrie ont tous soutenu activement les efforts déployés par les États membres en vue de mettre en œuvre les exigences de l'Annexe 17, dans un esprit de partenariat avec les autorités nationales concernées. Ce soutien a été pluridimensionnel et a porté entre autres sur la fourniture d'éléments indicatifs, la formation et, dans certains cas la fourniture d'équipements.

2.10 Dans la pratique, ces initiatives de renforcement des capacités ont produit des effets variables sur le terrain en termes d'amélioration durable et effective de la sûreté de l'aviation, certains États ayant sensiblement amélioré leur niveau de conformité effective, alors que d'autres n'ont accompli que peu, voire aucun progrès. Toutes les entités doivent renforcer leur collaboration pour améliorer l'efficacité et la durabilité des activités de renforcement des capacités.

### **Efficacité du processus d'audit**

2.11 Il est essentiel de disposer de données fiables sur la mise en œuvre effective des mesures de sûreté pour assurer une conformité mondiale aux normes de référence de l'Annexe 17 et maintenir la confiance dans la sécurité des voyages aériens.

2.12 L'on est de plus en plus préoccupé de ce que le programme universel actuel d'audits de sûreté de l'OACI (USAP) n'est plus à même de fournir un schéma fiable des normes de sûreté au sol. Il faut résoudre le problème de l'écart entre d'une part, les constatations positives de l'USAP, qui sont basées essentiellement sur des visites planifiées à l'avance et centrées principalement sur les processus et la documentation, et d'autre part, le fait qu'il n'y a pas de mesures efficaces de sûreté au sol que les États et les exploitants peuvent appliquer dans certains aéroports, afin de maintenir la crédibilité du système d'audit de l'OACI.

2.13 Accroître le volume de renseignements fiables provenant des audits et des inspections au niveau international, que ce soit des audits USAP, des évaluations bilatérales ou des évaluations menées par des exploitants, est important pour inspirer confiance dans la robustesse des systèmes nationaux de sûreté de l'aviation. Cela est également essentiel pour améliorer la conception, le ciblage et la hiérarchisation des activités de renforcement des capacités.

2.14 En outre, les récentes initiatives visant à augmenter (ne serait-ce que de façon limitée) la divulgation des résultats de la mise en œuvre efficace des éléments cruciaux du système de supervision de la sûreté de l'aviation dans les États membres audités de l'OACI, et la diffusion des renseignements concernant un État qui présente de graves préoccupations en matière de sûreté (SSeC), sont encourageantes et devraient être mises en œuvre. De même, les recommandations de la réunion de 2016 du Groupe d'experts AVSEC visant à mettre le nom des États présentant des SSeC au bulletin électronique envoyé à tous les États membres de l'OACI, et à indiquer sur le site web sécurisé de l'USAP les domaines d'audit sur lesquels portent les SSeC en question si elles ne sont pas résolues dans un délai de trois mois, sont aussi fortement appuyées.

## **3. CONCLUSION**

3.1 En modifiant la Résolution A38-15 de l'Assemblée : Énoncé récapitulatif de la Politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation et en établissant le programme de travaux de l'OACI pour 2017-2019, l'Assemblée est invitée à :

- a) réaffirmer la responsabilité des États membres en ce qui concerne la mise en œuvre sur leur territoire de mesures efficaces de sûreté de l'aviation, en tenant compte de l'évolution du contexte de la menace ;
- b) inviter instamment tous les États membres d'une part à mettre en œuvre pleinement et de manière durable les SARP de l'Annexe 17 et les SARP de l'Annexe 9 ayant trait à la sûreté, d'autre part à remédier d'urgence à toute lacune ou carence ;

- c) inviter instamment le Secrétariat de l'OACI, les États membres, les organisations régionales, les partenaires de l'industrie et d'autres acteurs à collaborer en vue d'améliorer l'efficacité et la durabilité des activités de renforcement des capacités ;
- d) demander au Secrétariat de l'OACI d'examiner la portée et les méthodes du programme universel d'audits de sûreté de l'OACI en cours pour veiller à ce qu'il représente un moyen fiable de donner des assurances aux États membres, à l'industrie et aux passagers pour ce qui est de la mise en œuvre efficace des mesures de sûreté de l'aviation au sol.

— FIN —