

ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 18 : Programme de soutien de la mise en œuvre et du développement — Sûreté (ISD-SEC)

RENFORCER LA FORMATION EN SÛRETÉ DU FRET AÉRIEN

[Note présentée par l'Afrique du Sud, l'Arabie saoudite, l'Argentine, l'Australie, la Belgique, le Canada, les Émirats arabes unis, l'Espagne, les États-Unis, l'ex-République yougoslave de Macédoine, la Fédération de Russie, la France, le Guyana, la Namibie, Nauru, le Népal, le Nigéria, la Nouvelle-Zélande, les Pays-Bas, la République de Moldova, la République démocratique populaire lao, le Royaume-Uni, Sainte-Lucie, le Sénégal, la Sierra Leone, Singapour, la Suisse, Trinité-et-Tobago, la Global Express Association (GEA), l'Association du transport aérien international (IATA) et l'Association internationale du fret aérien (TIACA)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Pour former le personnel de la sûreté et du fret aérien qui a besoin d'une compréhension des normes et pratiques recommandées (SARP) au-delà d'un niveau élémentaire, il est proposé que l'OACI élabore un nouvel atelier leur donnant l'occasion d'en apprendre plus sur les meilleures pratiques en matière de sûreté du fret aérien appliquées par les réglementeurs et l'ensemble de l'industrie dans le monde entier.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à recommander que l'OACI élabore un atelier sur les meilleures pratiques en matière de sûreté du fret aérien, tel que décrit au paragraphe 2 de la présente note et à tenir l'atelier correspondant dans ses centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA).

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note se rapporte à l'Objectif stratégique C – <i>Sûreté et facilitation</i> .
<i>Implications financières :</i>	Pas d'autres implications financières.
<i>Références :</i>	A39-WP/14, <i>Stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (ICASS)</i> A39-WP/15, <i>Établissement d'un plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde</i> A39-WP/16, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation</i> Résolution de l'Assemblée A38-15, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation</i> AVSECP/27 Rapport à diffusion restreinte (Couverture jaune) (<i>en anglais seulement</i>)

1. INTRODUCTION

1.1 En septembre 2015, lors de la huitième réunion du Groupe de travail sur la sûreté du fret aérien (WGACS) du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation de l'OACI, puis en mars 2016, lors de la vingt-septième réunion du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSEC/27), l'importance d'élaborer des cours de formation sur la sûreté du fret aérien a été examinée. Les débats ont tourné autour du fait que le fret aérien pourrait potentiellement servir à commettre des interventions illicites contre les aéronefs. En plus d'établir des mesures renforcées pour sécuriser les expéditions de fret aérien, le facteur humain est aussi important. Une formation visant à améliorer la sûreté du fret aérien est donc très souhaitable pour permettre à tout le personnel chargé du fret aérien de contribuer efficacement à sa sûreté.

1.2 Actuellement, l'OACI offre un ensemble de base pour la formation – la mallette pédagogique de sûreté de l'aviation (ASTP) pour le cours de formation en sûreté de la poste et du fret aériens. Il s'agit d'un cours de cinq jours destiné à donner au personnel responsable de la préparation, de l'application et de la supervision des mesures de sûreté du fret aérien, une compréhension élémentaire des normes et pratiques recommandées (SARP) en matière de fret aérien de l'Annexe 17 – *Sûreté*, de leurs relations avec les programmes de sûreté de l'aviation, de l'importance du maintien d'une chaîne logistique sécurisée, et des rôles et responsabilités de chaque intervenant dans le processus visant à sécuriser le fret contre des actes d'intervention illicite.

1.3 Le cours de formation en sûreté de la poste et du fret aériens, objet de l'ASTP actuelle proposée par l'OACI, a pour but de permettre à ceux qui le suivent :

- a) de comprendre l'origine et le but des mesures et des procédures de sûreté nécessaires pour la protection du fret, des envois services de messagerie et de colis express, de la poste et des fournitures des exploitants ;
- b) de comprendre la nature des menaces que présentent pour les aéronefs les explosifs et autres matières dangereuses ;
- c) de comprendre le concept de chaîne logistique sécurisée ;
- d) d'appliquer les contrôles de sûreté aux expéditions de fret ;
- e) de faire des inspections, le filtrage tris ou des fouilles des expéditions, conformément aux principes de sûreté prescrits ;
- f) de veiller à ce que les contrôles de sûreté soient appliqués aux installations, véhicules, conteneurs et équipements de fret ;
- g) d'appliquer les mesures appropriées à une urgence de sûreté pour un transporteur aérien en cas de fret suspect.

1.4 En dehors de cette formation, il n'existe pas d'autres cours ou ateliers de l'OACI destinés au personnel du fret aérien et de la sûreté qui aurait besoin d'une compréhension plus poussée des SARP relatives à la sûreté du fret aérien ou constituant une plateforme où il est possible de débattre et d'apprendre auprès de l'industrie les pratiques optimales diverses et variées qui sont en place aujourd'hui pour assurer la sûreté du fret aérien.

1.5 Pour améliorer la formation à l'échelle mondiale de tous les intervenants de la sûreté du fret aérien, il est proposé qu'un nouvel atelier de l'OACI sur les meilleures pratiques de sûreté du fret aérien soit élaboré en vue de permettre au personnel du fret aérien et de la sûreté de tirer des enseignements des meilleures pratiques de sûreté instituées par les réglementeurs et par l'industrie dans le monde entier.

2. **PLAN SUGGÉRÉ POUR UN ATELIER DE L'OACI SUR LES MEILLEURES PRATIQUES EN MATIÈRE DE SÛRETÉ DU FRET AÉRIEN**

2.1 Le plan suggéré pour l'atelier proposé comprend les éléments suivants :

- a) bref aperçu des menaces et des risques pour la sûreté qui découlent des mouvements de fret aérien ;
- b) aperçu des 10 normes et de la pratique recommandée sur la sûreté du fret aérien figurant dans l'Annexe 17 ;
- c) description du concept de chaîne logistique sécurisée et des mesures et contrôles de sûreté de l'aviation ;
- d) meilleures pratiques – perspective de l'agent habilité et de l'expéditeur connu ;
- e) meilleures pratiques – perspective de l'agent de service d'escale ;
- f) meilleures pratiques – perspective du transporteur aérien ;
- g) meilleures pratiques – autres mesures et approches adoptées par les réglementeurs et l'industrie ;
- h) collaboration avec les douanes, la police, les autorités de quarantaine et les autres autorités nationale chargées de la sûreté et de l'application de la loi ;
- i) exposé sur les défis nouveaux et émergents qui pèsent sur la sûreté des expéditions de fret aérien.

2.2 L'atelier devrait être spécialement conçu pour le personnel qui participe directement aux activités du fret aérien et aux mesures de sûreté associées. Cela devrait inclure le personnel qui a des responsabilités en matière de fret aérien et de sûreté du fret aérien au niveau des politiques ou des opérations, ainsi que des responsabilités dans les inspections et les audits de sûreté du fret aérien. L'atelier devrait également viser à tirer le meilleur parti de la contribution de tous les participants et à leur donner une compréhension optimale.

2.3 L'atelier proposé sur les meilleures pratiques en matière de sûreté du fret aérien pourrait être dispensé sur trois jours par les CFSA de l'OACI. En plus des exposés et des discussions en salle de cours, le programme pourrait comprendre une visite technique dans un établissement assurant la sûreté du fret aérien pour permettre aux participants d'avoir une meilleure compréhension des pratiques et des défis de la sûreté du fret aérien rencontrés au cours des opérations. Les participants à l'atelier devraient aussi être invités à contribuer et à discuter avec l'industrie des pratiques optimales adoptées dans leurs différents environnements opérationnels des modèles d'activité, et à comprendre les diverses manières dont les SARP de l'Annexe 17 peuvent être appliquées, en plus des suggestions figurant dans les éléments indicatifs de l'OACI.