



## ASSEMBLÉE — 41<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

#### Point 14 : Sûreté de l'aviation — Politique

#### ÉVALUATION DES MENACES ET DES RISQUES POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION

(Note présentée par Bahreïn)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les auteurs de la présente note mettent l'accent sur la nécessité d'adopter une méthode claire d'évaluation des menaces et des risques pour la sûreté de l'aviation qui permette aux États de mettre en place des mesures d'atténuation et des procédures de sûreté adaptées et modulables. Ils soulignent aussi le rôle que joue l'OACI en aidant les États membres par l'intermédiaire de l'initiative *Aucun pays laissé de côté* et en apportant une assistance financière et technique aux États membres qui en ont besoin. En outre, les États membres sont encouragés à signaler les actes d'intervention illicite et à partager leurs connaissances spécialisées et meilleures pratiques, ce qui permet à l'OACI de créer des outils indispensables, des éléments indicatifs et des activités de formation.

Les auteurs de la présente note soulignent aussi la nécessité que l'OACI, par l'intermédiaire du Groupe de travail sur la menace et les risques (WGTR), mette à jour l'*État du contexte de risque mondial de sûreté de l'aviation civile* (Doc 10108) afin d'y traiter les évaluations fondées sur les risques et de prendre en compte les mesures de sûreté de l'aviation nouvelles ou modifiées.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à :

- a) exhorter les États à signaler les actes d'intervention illicite, à échanger des informations et des meilleures pratiques, ainsi que des données d'expérience sur l'évaluation des menaces et des risques, afin de permettre à l'OACI d'élaborer et de fournir des instruments, des éléments indicatifs et des activités de formation essentiels en matière d'évaluation des menaces et de gestion des risques.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Sûreté et facilitation</i> .
---------------------------------	--

<i>Incidences financières :</i>	
---------------------------------	--

<sup>1</sup> Version en arabe fournie par Bahreïn.

<i>Références :</i>	Résolution A40-11 de l'Assemblée : <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation</i> Résolution A39-18 de l'Assemblée : <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation</i> Doc 8973, <i>Manuel de sûreté de l'aviation</i> de l'OACI Doc 10108, <i>État du contexte de risque mondial de sûreté de l'aviation civile</i> Doc 10118, <i>Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP)</i>
---------------------	---

## 1. INTRODUCTION

1.1 L'aviation civile demeure pour différentes raisons une cible de choix ; les terroristes tentent sans répit d'exploiter des défaillances réelles ou qu'ils perçoivent comme telles de l'aviation civile pour commettre des attentats. Bien que de nouvelles lois aient été promulguées et des mesures aient été prises pour améliorer la sûreté de l'aviation, des terroristes développent actuellement de nouvelles techniques et armes pour réussir à contourner ou à surmonter les mesures d'atténuation. Après des opérations complètement ou partiellement menées à bien ces dernières années, les terroristes continuent de préparer des attentats plus directs et plus ciblés.

1.2 Pour les États membres, la manière la plus efficace de contrer les menaces terroristes est de détecter, de comprendre et de prévenir les risques auxquels l'aviation civile peut être exposée et ceux qu'elle peut créer. Pour cela, les États membres doivent étudier en permanence la nature des menaces pesant sur les activités que mène l'aviation civile sur leurs territoires respectifs et adapter les éléments pertinents de leur Programme national de sûreté de l'aviation civile (PNSAC).

1.3 En outre, la manière la plus efficace de se prémunir contre une menace permanente est de déterminer et supprimer les risques dont elle découle. Toutefois, il convient de garder à l'esprit qu'il est impossible d'établir une fois pour toutes une liste des risques et que les terroristes n'utilisent et n'appliquent pas des plans préétablis.

1.4 Tout système d'évaluation des menaces et des risques pesant sur la sûreté de l'aviation doit impérativement être alimenté par des informations correctes et fiables. Il est tout aussi important que les autorités chargées de la sûreté compétentes doivent en permanence rassembler des informations sur les menaces en puissance contre l'aviation civile et pouvoir fournir en temps voulu aux autorités chargées de l'aviation civile des informations validées sur toute menace contre l'aviation civile, efficacement et en toute confidentialité.

## 2. ANALYSE

2.1 L'OACI fournit aux États membres des orientations sur les menaces et les risques d'ordre mondial en publiant régulièrement l'*État du contexte de risque mondial de sûreté de l'aviation civile* (Doc 10108), qui contient des informations d'une importance cruciale sur les menaces dans le monde entier, ainsi qu'une évaluation des risques pesant sur la sûreté de l'aviation dans le monde.

2.2 Toutefois, les résultats et les évaluations cités dans le Doc 10108 sont insuffisants, car ils sont seulement établis à partir d'informations et de comptes rendus que l'OACI reçoit des États membres et d'autres sources. Bien que le partage d'informations demeure une question délicate, liée à la souveraineté des

États, compte tenu du fait que la plupart des informations sont considérées comme confidentielles par les autorités chargées de la sûreté de chaque État, les États doivent incontestablement apporter une contribution importante à ce processus en fournissant à l'OACI des informations sur les risques qui existent pour les activités aériennes de l'aviation civile et devenir membres du Réseau de points de contact en sûreté de l'aviation, que l'OACI a créé et auquel les États ont été exhortés à participer dans la résolution A39-18.

2.3 Il convient de noter que le niveau des menaces et des risques varie d'un État et d'une région du monde à l'autre. Les ressources que les États consacrent à la lutte contre les menaces varient elles aussi d'un État à l'autre. À cet égard, l'OACI peut contribuer à limiter au minimum ces différences de capacités en s'efforçant d'offrir une assistance financière et technique aux États en développement et à ceux qui ont besoin d'une assistance dans le cadre de l'initiative *Aucun pays laissé de côté*.

2.4 Bien qu'ils soient tenus d'appliquer les dispositions des normes et pratiques recommandées (SARP) et des éléments indicatifs de l'OACI, tels que l'*Annexe 17 – Sûreté de l'aviation*, le *Manuel de sûreté de l'aviation* (Doc 8973) de l'OACI et l'*État du contexte de risque mondial de sûreté de l'aviation civile* (Doc 10108), les États sont entièrement responsables de la protection du secteur national de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite. Dans cette optique, ils doivent disposer en permanence de systèmes efficaces de détection des menaces et d'évaluation des risques, mettre en place des mécanismes précis et sûrs de traitement des informations relatives aux menaces et diffuser ces informations selon le principe du besoin d'en connaître.

2.5 Il est indispensable de prendre conscience de certains malentendus ou idées fausses concernant la différence entre les évaluations des risques de sûreté dans l'aviation et une évaluation globale des risques au niveau national, autrement dit de la sûreté nationale de tout État. S'il n'existe pas de définition claire des responsabilités et mandats des entités responsables de l'évaluation des menaces et des risques, la situation sera d'autant plus grave en cas d'interprétation erronée du rôle des autorités chargées de l'aviation civile en matière d'inspection et de supervision de l'ensemble des activités de sûreté de l'exploitation de l'aviation civile sur le territoire d'un État donné. Ce rôle ne doit en aucun cas affaiblir les fonctions des autres entités de l'ensemble du secteur de la sûreté de l'aviation ni empiéter sur celles-ci. Pour lever les incertitudes, les États doivent définir clairement les mandats et responsabilités dans leur PNSAC en veillant à ce que les mandats des différentes autorités ne se superposent pas. À cette fin, ils doivent marquer la distinction qui existe entre les différents objectifs visés par les parties concernées et les objectifs particuliers des entités chargées de l'aviation.

2.6 Les activités de formation et de sensibilisation, l'acquisition de compétences et le renforcement des capacités sont aussi des éléments cruciaux pour qu'une autorité de l'aviation civile réussisse à faire prendre en compte les principes énoncés ci-dessus dans l'ensemble du secteur et à faire comprendre que la sûreté de l'aviation est une responsabilité commune, portée par toutes les entités et parties prenantes nationales responsables de la sûreté de l'aviation, conformément à leurs obligations et mandats énoncés dans le plan national de sécurité de l'aviation (NASP).

### 3. CONCLUSION

3.1 L'évaluation et l'analyse des risques réels aident à obtenir des résultats optimaux, car elles supposent de collecter des renseignements et d'évaluer toutes les données pertinentes en continu. Une telle méthode permet la mise en place de mesures et procédures de sûreté modulables et adaptées à la lutte contre les différentes menaces auxquelles l'aviation civile est exposée.

3.2 L'OACI peut jouer un rôle d'importance cruciale en appliquant une méthode efficace d'évaluation des menaces et des risques pour la sûreté de l'aviation et en exhortant les États membres à signaler les actes d'intervention illicite commis sur leur territoire, à échanger des informations sur les menaces, à partager les meilleures pratiques et à promouvoir la coopération mondiale dans ce domaine. Une telle démarche aidera l'OACI à élaborer des outils, des documents directifs et des activités de formation utiles aux fins de l'évaluation des risques et des menaces, ainsi que les moyens nécessaires pour mettre fin aux risques et aux menaces.

— FIN —