



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 12 : Sûreté de l'aviation — Politique

PROMOTION DE LA SENSIBILISATION DES AUTRES ORGANISMES ET ORGANISATIONS À LA SÛRETÉ DE L'AVIATION

(Note présentée par Singapour, et coparrainée par l'Argentine, l'Arménie, la Belgique, le Brésil, le Cambodge, le Canada, la Chine, les Émirats arabes unis, la Fédération de Russie, la France, l'Italie, le Japon, la Jordanie, Nauru, la Nouvelle-Zélande, le Nigéria, les Palaos, les Philippines, le Portugal, la République démocratique populaire lao, le Sénégal, la Thaïlande et le Royaume uni)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note examine la nécessité et l'importance de la sensibilisation des autres organismes et organisations à la sûreté de l'aviation, en particulier ceux qui ont un rôle à jouer ou qui interviennent dans l'écosystème de l'aviation civile. Les États sont invités à réfléchir à l'importance de promouvoir la sensibilisation à la sûreté de l'aviation et d'instaurer une culture de sûreté dans les organismes, partant de la haute direction à l'ensemble du personnel, dont la responsabilité première n'est pas la sûreté de l'aviation (AVSEC), mais qui interviennent ou qui ont une responsabilité dans la mise en œuvre de différents aspects du programme national de sûreté de l'aviation civile (NCASP) et du programme de sûreté d'aéroport (ASP), et dont le personnel est autorisé à accéder sans escorte à des zones côté pistes.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à encourager les États et les organisations de l'industrie à améliorer la coordination et la promotion de la sensibilisation à la sûreté de l'aviation de toutes les entités de leur écosystème d'aviation civile, y compris les organismes non AVSEC, en conformité avec les dispositions du Plan de l'OACI pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) de manière à assurer le maintien de la vigilance en matière de sûreté de l'aviation.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à tous les objectifs stratégiques.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Annexe 17 — Sûreté

1. INTRODUCTION

1.1 La sûreté de l'aviation (AVSEC) est devenue plus complexe et difficile au cours des deux dernières décennies. L'utilisation d'aéronefs comme armes de destruction massive comme ce fut le cas dans les attaques terroristes du 11 septembre 2001, les attaques perpétrées contre des aéronefs civils en vol au moyen d'engins explosifs improvisés (EEI), les attaques terroristes perpétrées dans des zones côté ville des aéroports, comme à Glasgow (2007), Moscou (2011), Los Angeles (2013), Bruxelles (2016) et Istanbul (2016), et d'autres attaques visant les opérations de l'aviation civile, en sont des exemples clairs. Pour faire face à ces attaques, et considérant les mesures prises pour les prévenir ou pour éviter qu'elles ne se reproduisent, les autorités des transports et de l'aviation civile des États et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ont élaboré de nouvelles normes et pratiques recommandées (SARP), des éléments indicatifs et des maquettes pédagogiques sur la sûreté de l'aviation, et prévu l'utilisation de la technologie et de nouvelles mesures de sûreté dont celles qui sont mises en œuvre à de nombreux aéroports internationaux.

2. ANALYSE

2.1 Le nouveau Plan de l'OACI pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP), qui a été approuvé par le Conseil en 2017, prévoit cinq résultats prioritaires clés dont deux d'entre eux sont liés à la sensibilisation à la sûreté, à savoir a) le renforcement de la sensibilisation et de la réponse au risque, et b) le développement d'une culture de sûreté et de capacités humaines en sûreté. Pour élaborer des politiques AVSEC solides et pratiques et veiller à une mise en œuvre efficace des mesures AVSEC, notamment pour se conformer aux SARP de l'Annexe 17 — *Sûreté*, à la Convention relative à l'aviation civile internationale, il est inévitable que les organismes AVSEC compétents de tous les États devront travailler en étroite collaboration et assurer la coordination avec des organismes dont la responsabilité première n'est peut-être pas la sûreté de l'aviation, mais qui ont des rôles et responsabilités dans la mise en œuvre des mesures et politiques relevant du programme national de sûreté de l'aviation civile (NCASP) et du programme de sûreté d'aéroport (ASP), et avec ceux qui sont autorisés à accéder sans escorte à des zones côté pistes. Ces « organismes non AVSEC », comprennent le personnel d'autres réglementeurs et de parties prenantes de l'industrie travaillant dans les installations et services d'aviation civile de l'État, par exemple :

- a) les forces de l'ordre, les organismes de renseignement et d'autres organismes d'État concernés chargés de la sûreté dans les zones côté ville des aéroports ;
- b) les fournisseurs de services de navigation aérienne chargés de la sûreté des installations de contrôle de la circulation aérienne ;
- c) les autorités douanières chargées de la sûreté des expéditions de marchandises ;
- d) les autorités de l'immigration chargées des questions de sûreté pertinentes concernant les mouvements des équipages aériens et des passagers en direction et en provenance des aéronefs civils commerciaux aux aéroports internationaux ;
- e) les services d'incendie aéroportuaires et nationaux chargés de la gestion de la sûreté et des situations d'urgence aux aéroports internationaux ;

- f) les compagnies aériennes, agents de services d'escale, entreprises de restauration, entreprises de nettoyage de l'intérieur des aéronefs, entreprises de carburant d'aviation, boutiques aéroportuaires, entreprises de transport terrestre, agents de fret, etc., qui ont un rôle à jouer en ce qui concerne les procédures de facilitation et de sûreté aux aéroports, y compris les comptes rendus d'incidents de sûreté ;
- g) les autres organisations aéroportuaires qui ont du personnel pouvant réagir rapidement en cas d'incident de sûreté à un aéroport, atténuer et réduire au minimum le nombre de victimes, évacuer les passagers, les équipages aériens, les travailleurs aéroportuaires et les membres du public.

Coordination avec les organismes non AVSEC

2.2 L'efficacité de la mise en œuvre de l'Annexe 17 de la Convention de l'aviation civile internationale repose sur l'étroite collaboration entre les organismes AVSEC et non AVSEC dans tous les États. Le Chapitre 3 de l'Annexe 17 — *Sûreté* souligne la nécessité de la coordination entre les divers organismes et organisations en vue de la mise en œuvre efficace des politiques et mesures AVSEC :

3.1.5 Chaque État contractant exigera de l'autorité compétente qu'elle définisse et répartisse les tâches et qu'elle coordonne les activités entre les ministères, services et autres organismes de l'État, les exploitants d'aéroports et d'aéronefs, les fournisseurs de services de la circulation aérienne et les autres entités concernés par ou chargés de la mise en œuvre des divers aspects du programme national de sûreté de l'aviation civile.

3.1.6 Chaque État contractant établira un comité national de sûreté de l'aviation ou des arrangements analogues en vue de coordonner les activités de sûreté entre les ministères, services et autres organismes de l'État, les exploitants d'aéroports et d'aéronefs, les fournisseurs de services de la circulation aérienne et les autres entités concernés par ou chargés de la mise en œuvre des divers aspects du programme national de sûreté de l'aviation civile.

3.1.7 Recommandation.— Il est recommandé que chaque État contractant veille à ce que le personnel de toutes les entités qui participent à la mise en œuvre de divers aspects du programme national de sûreté de l'aviation civile ou qui en sont chargées ainsi que les personnes qui sont autorisées à accéder sans escorte au côté pistes reçoivent périodiquement une formation de sensibilisation à la sûreté.

2.3 L'Annexe 17 à la Convention de l'aviation civile internationale contient d'autres SARP qui sont pertinentes en ce qui concerne la nécessité d'établir une coordination entre divers organismes et organisations en vue de la mise en œuvre effective des politiques et mesures AVSEC. Ces SARP font ressortir l'importance de la coordination entre les parties prenantes, notamment au niveau du partage des informations pertinentes. La complexité croissante des défis AVSEC auxquels sont confrontés tous les États et parties prenantes exige que l'ensemble du personnel des organismes non AVSEC ait au moins une idée et une compréhension de base de l'importance de la sûreté de l'aviation et de ce qu'impliquent la prévention des actes d'intervention illicite et la réaction à ces actes. Cela sera également important en cas d'incidents de sûreté survenant aux aéroports ou faisant intervenir des opérations d'aviation civile, où le personnel d'organismes non AVSEC peut de manière efficace prêter assistance aux autorités compétentes pour réagir aux incidents. Ce personnel peut aussi jouer un rôle clé pour orienter les décisions à prendre en matière de mesures d'atténuation. Il peut être les « yeux » et les « oreilles » de l'aéroport, des aéronefs

ou de toute installation d'aviation civile en se tenant aux aguets des anomalies suspectes dans son milieu de travail qui pourraient mener à des actes d'intervention illicite.

2.4 À cet égard, il est impératif que tout le personnel des organismes non AVSEC suive une formation de sensibilisation à la sûreté. Le GAsEP prévoit aussi plusieurs critères qui appuient ces suggestions, comme les MP 2.1 2.B – Élaborer des programmes de sensibilisation à la sûreté qui favorisent efficacement une culture de sûreté positive, MP 2.1 2.C – Promouvoir de façon permanente des campagnes de sensibilisation à la sûreté, et MP 2.1 2.H – Partager les meilleures pratiques. Une formation appropriée de sensibilisation à la sûreté permettrait au personnel des organismes non AVSEC d'acquérir les compétences nécessaires pour rehausser la vigilance, la réaction et l'atténuation AVSEC dans les aéroports ou installations aéronautiques. Cette formation aiderait aussi ceux qui doivent contribuer aux politiques AVSEC à mieux comprendre les défis et les complexités des opérations d'aviation civile. Grâce à une formation périodique de sensibilisation AVSEC, ces personnes pourraient apporter une contribution pratique et objective concernant les menaces et les défis AVSEC qui évoluent sans cesse. Cela contribuera à rehausser le niveau de sûreté des opérations d'aviation civile, notamment en aidant à répondre aux préoccupations en matière de menace interne dans les zones côté pistes des aéroports.

2.5 Les États et l'industrie sont donc invités à continuer à élaborer un plus grand nombre de programmes à jour de sensibilisation à la sûreté de l'aviation ainsi que des programmes conçus tout spécialement pour le personnel des organismes non AVSEC. Le partage des meilleures pratiques et des expériences utiles permettrait d'enrichir les programmes de formation. Les campagnes publicitaires périodiques destinées à l'ensemble du personnel de l'aéroport et de l'écosystème d'aviation se sont avérées efficaces pour renforcer la sensibilisation à la sûreté dans l'écosystème d'aviation civile et servent de rappel constant de l'importance du maintien de la vigilance en matière de sûreté. Ces efforts devraient aussi s'inscrire dans le cadre du programme national de formation à la sûreté de l'aviation comme le préconise la norme 3.1.7 de l'Annexe 17.

2.6 La sensibilisation à la sûreté de l'aviation et l'instauration d'une culture de sûreté sont des éléments clés du GAsEP de l'OACI. Par conséquent, les États et les parties prenantes devraient leur accorder toute l'attention qui leur est due vu leur utilité et leur importance dans le renforcement de la sûreté de l'aviation mondiale.