



CONFÉRENCE MINISTÉRIELLE SUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION ET LA FACILITATION EN AFRIQUE

WINDHOEK, NAMIBIE, 4-8 Avril 2016

TITRE DE LA NOTE Initiatives de l'IATA pour l'avancement de la SECFAL en Afrique

(Note présentée par l'IATA)

SOMMAIRE

La note de travail souligne les initiatives clés entreprises par l'IATA pour renforcer la sûreté et la facilitation dans l'industrie de l'aviation civile.

SUITE À DONNER:

- Prendre note des informations présentées dans la présente note de travail;
- Envisager l'inclusion des initiatives de l'IATA dans le plan AFI SECFAL pour renforcer la sûreté de l'aviation et la facilitation

RÉFÉRENCE(S):

1. INTRODUCTION

1.1 Aujourd'hui, l'industrie de l'aviation civile fonctionne véritablement dans un environnement mondial interconnecté — doté d'une technologie et de capacités qui avancent rapidement. En conséquence, la stratégie de l'IATA traduit largement la nécessité urgente d'une collaboration entre les régulateurs et les membres de la chaîne de valeurs du secteur de l'aviation. Notre but est de protéger les passagers, le fret et notre réseau de transport dans un environnement imprévisible en constante mutation tout en maintenant la sécurité des voyageurs et du fret et en offrant une expérience de voyage positive.

2. ANALYSE

2.1 L'IATA appuie l'élaboration et la mise en œuvre de programmes de sûreté sûrs et fiables permettant de faire face à un environnement sans cesse en mutation et imprévisible. Les compagnies aériennes aujourd'hui doivent composer avec des terroristes connus ou suspects ainsi que ceux dont les affiliations ne sont pas connues. Il faut trouver des objets interdits, armes et couteaux, ainsi que de très petites quantités d'explosifs qui pourraient avoir été dissimulées dans des millions de sacs ou sur des millions de passagers qui voyagent chaque jour.

2.2 Les passagers doivent être soumis à des procédures de sûreté de base; en même temps, que sont déployés des éléments aléatoires et de surprise. La nécessité de continuer à améliorer le processus de sûreté – la fusion entre les technologies les plus récentes et des pratiques bien rodées – apparaît clairement.

2.3 Afin de faire face aux problèmes que posent la sûreté et la facilitation dans l'industrie de l'aviation, l'IATA a lancé et pris part à de nombreuses initiatives, projets et campagnes.

2.1 SURETE

2.1.1 Menaces émergentes

2.1.1.1 Comme l'a souligné la 27^e réunion du Groupe d'experts AVSEC de l'OACI, les engins explosifs improvisés (EEI) restent la principale arme de choix des terroristes pour porter atteinte au secteur de l'aviation.

2.1.1.2 Les récents incidents en Somalie et au Sinaï démontrent que les terroristes ont la volonté, la capacité et l'intention de lancer avec succès des attaques contre l'aviation civile. Les terroristes exploitent de façon opportuniste les vulnérabilités et les faiblesses des systèmes. Ils se servent de formules pour construire les EEI, les dissimulent habilement au moyen de diverses tactiques, décrites dans des publications facilement disponibles, qui font la propagande du terrorisme.

2.1.1.3 Ces événements ont également souligné les potentielles vulnérabilités des aéroports en matière de sûreté, qui peuvent être exploitées pour des activités terroristes et criminelles, comme conséquence des menaces internes.

2.1.1.4 La menace interne est un type de menace caractérisé par des actes illicites posés par des personnes détenant des informations internes sur une entreprise et qui les utilisent dans le but d'armer l'entreprise ou ses activités. Lorsqu'une telle menace est dirigée contre l'aviation, ces personnes peuvent agir de leur propre initiative ou être dirigées par des groupes terroristes. Chaque entité à tous les niveaux de son organisation peut être confrontée à ce risque.

2.1.1.5 L'IATA élabore des orientations pour ses compagnies aériennes membres sur les menaces internes et continuera à les sensibiliser sur la situation et les réponses aux menaces émergentes et évolutives au sein de la communauté des compagnies aériennes.

2.1.2. Processus d'évaluation des risques de sûreté

2.1.2.1 L'IATA continue de promouvoir l'élaboration du Système de gestion de la sûreté (SeMS) qui permet à des entités d'identifier, prioriser et atténuer systématiquement les risques pour la sûreté au cours leurs opérations. Un processus d'évaluation continue des risques constitue un élément essentiel du SeMS et de l'approche fondée sur les risques pour la sûreté de l'aviation.

2.1.2.2 Afin d'encourager une utilisation systématique des principes du SeMS et de promouvoir la culture de la sûreté, l'IATA renforce en permanence les normes relatives au SeMS dans le cadre de ses programmes d'audit IOSA et ISAGO, et coopère avec les autorités compétentes pour démontrer et promouvoir la valeur des audits de sûreté qui y sont contenus. En outre, l'IATA a l'intention d'initier des sessions d'information et des ateliers pour ses compagnies aériennes membres.

2.1.2.3 L'écrasement tragique du vol MH17 de la Malaysian a démontré qu'il y a une asymétrie des informations de sûreté détenues par les divers Etats de l'OACI. L'IATA a largement contribué à la réponse apportée aux recommandations du Conseil de sécurité hollandais publiées dans le rapport sur l'écrasement de l'avion, et elle demande instamment aux Etats de partager à temps aux compagnies aériennes et aux services de navigation aérienne les informations pertinentes dont ils disposent au sujet de leur propre espace aérien et de l'espace aérien d'autres Etats.

2.1.2.4 Un autre domaine de préoccupation est la préoccupation croissante au sujet de la fiabilité des mesures de protection des systèmes IT et de la cyber-sûreté. Etant membre du Groupe de haut-niveau de l'industrie (avec l'OACI, l'ACI(1), la CANSO(2) et l'ICCAIA(3)), l'IATA a présenté un projet de déclaration sur la cyber-sûreté à la 27^e réunion du Groupe d'experts AVSEC de l'OACI, qui a reçu un très bon accueil et qui sera élargi non seulement pour prendre en compte les préoccupations de sûreté de l'aviation, mais également la menace à l'ensemble de l'industrie. Cette déclaration sera présentée à la 39^e Assemblée de l'OACI.

2.1.2.5 A l'interne, l'IATA mène un certain nombre d'initiatives pour sensibiliser sur les questions relatives à la cyber-sûreté non seulement ses membres, mais aussi, plus largement, la communauté de l'aviation. Un certain nombre de formations ont été conçues pour éduquer les travailleurs de l'aviation à tous les niveaux d'une organisation (du niveau opérationnel au niveau C). En outre, l'IATA a conçu une trousse de cyber-sûreté de l'aviation qui permet à ses membres d'autoévaluer leur niveau de protection.

2.1.2.6 En matière de renforcement des capacités en sûreté de l'aviation et en facilitation, l'IATA élabore des formations adaptées et des services de consultation et participe à un certain nombre d'initiatives. A cet égard, l'IATA s'est récemment jointe à un projet conjoint Commission Européenne - CEAC (Conférence Européenne de l'Aviation Civile) (CASE) qui vise à fournir de l'assistance en matière de sûreté de l'aviation en Afrique et dans la Péninsule arabique.

2.1.2.7 Enfin, l'organisation continue d'apporter un appui aux solutions qui ont de solides régimes de sûreté, ce qui aboutit à la reconnaissance des normes de sûreté de l'aviation parmi les Etats ayant le même point de vue (Reconnaissance de l'Equivalence – RoE). Alternativement et tel que présenté dans les éléments indicatifs de l'OACI, cette reconnaissance peut être unilatérale lorsque des arrangements bilatéraux ou multilatéraux ne sont pas prévus. L'IATA est disposée à appuyer les Etats qui souhaitent envisager de mettre en œuvre ce concept (pour la formation, l'inspection/filtrage des passagers, des bagages, etc.). Lorsqu'il sera au point et entièrement développé, ce processus mènera aux programmes de sûreté à une seule étape.

2.1.3 Renforcement des capacités pour le fret

2.1.3.1 Depuis 2008, le programme-pilote de sûreté du fret de l'IATA s'est imposé comme un instrument efficace des autorités compétentes pour élaborer des chaînes d'approvisionnement sûres et répondre aux exigences de l'Annexe 17 de l'OACI et d'autres régimes réglementaires. Prenant note

¹ Conseil international des aéroports

² Civil Air Navigation Services Organization

³ International Coordinating Council of Aerospace Industries Associations

de ce succès, la sûreté du fret est passée d'un programme-pilote à une activité de renforcement des capacités pleinement opérationnel.

2.1.3.2 L'IATA a élaboré des services de valeur ajoutée bien adaptés qui orientent et fournissent un soutien technique sur la sûreté du fret aérien à un certain nombre de partenaires ; notamment des régulateurs de l'Etat et des parties prenantes de l'industrie. Les produits suivants de renforcement des capacités sont mis à la disposition des pays qui cherchent à mettre en œuvre des améliorations substantielles de la sûreté du fret à long terme.

Composante 1 (gratuite):

- Fourniture de documents sur le renforcement des capacités, qui comprennent:
 - Manuel sur les meilleures pratiques de renforcement des capacités pour la sûreté du fret (SSCBP)
 - Manuel sur les éléments indicatifs relatifs au renforcement des capacités pour la sûreté du fret (SSCGM)
 - Document modèle sur le renforcement des capacités pour la sûreté du fret
- Examen réglementaire initial des règlements du pays en matière de sûreté nationale du fret par rapport aux documents de l'IATA sur le renforcement des capacités suivi par la fourniture d'un rapport initial sur les écarts en matière de réglementation.

Composante 2:

L'assistance de l'IATA sera donnée par la fourniture des éléments suivants:

- Élément réglementaire
 - Analyse détaillée des éléments du programme national de sûreté de l'aviation civile du pays par rapport aux documents de l'IATA sur la sûreté du fret, suivie par la fourniture d'un rapport détaillé et d'une proposition de plan d'action;
 - Livraison d'un projet de programme national de sûreté de la chaîne d'approvisionnement (NSCSP), soit comme document unique soit comme partie du NCASP
- Élément opérationnel
 - Evaluations des visites sur le terrain des principaux partenaires et livraison de rapports d'évaluation des visites sur le terrain, y compris des plans d'action correctrice;
 - Visites de suivi des évaluations sur le terrain;
 - Etablissement d'une carte et analyse détaillée du processus actuel de la chaîne d'approvisionnement du fret (processus de transfert);
 - Rédaction d'un processus amélioré d'une chaîne d'approvisionnement sécurisée du fret aérien (processus de transfert de la chaîne d'approvisionnement sécurisée) conformément aux normes internationales.
- Élément formation
 - Fourniture d'éléments didactiques sur la sûreté du fret aérien
 - Organisation d'ateliers de sensibilisation sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement du fret aérien à l'intention des partenaires clés en matière de réglementation.

2.1.3.3 Le mécanisme de financement pourrait être un arrangement de financement direct ou un soutien financier à un pays ou à une agence tiers bailleur de fonds. L'IATA pourrait assister les Etats à trouver des bailleurs de fonds à condition que les Etats s'engagent formellement à suivre le programme de renforcement des capacités pour le fret.

2.2. FACILITATION

2.2.1 Echange de données sur les passagers

2.2.1.1 Le nombre d'Etats qui ont mis en œuvre des régimes d'échange de données sur les passagers, à savoir les informations préalables sur les voyageurs (IPV) et/ou les exigences relatives au dossier passager (PNR) dans le cadre de leurs stratégies de contrôle aux frontières a augmenté substantiellement.

2.2.1.2 Aujourd'hui, plus de 70 Etats recueillent des données avant l'arrivée, et de plus en plus, avant le départ de vols internationaux. Ces renseignements appuient les activités d'évaluation des risques avant l'arrivée qui améliorent de manière mesurable l'efficacité des contrôles aux frontières. Ces mêmes processus de contrôle peuvent également améliorer de manière importante le traitement des entrées (ou des départs) pour la vaste majorité qui présentent peu ou pas de risque pour les Etats.

2.2.1.3 Malheureusement, dans de nombreux cas, les processus qui sont mis en œuvre n'ont pas été alignés aux normes existantes ou aux meilleures pratiques reconnues internationalement, ce qui a pour résultat une augmentation des coûts, la complexité du système et des impacts opérationnels aux aéroports partout dans le monde.

2.2.1.4 Dans un effort pour répondre au nombre croissant de programmes non-standards de données sur les passagers dans le monde, l'IATA a lancé une campagne d'éducation en 2013 en coopération avec l'OACI et l'Organisation mondiale des douanes (OMD) pour sensibiliser davantage les autorités de l'immigration, des douanes et d'autres services de contrôle aux frontières.

2.2.1.5 Onze (11) ateliers ont été organisés à travers le monde à ce jour pour des participants officiels de plus de 80 pays. Pour soutenir cette initiative, une «trousse» en ligne de données sur les passagers a été conçue pour servir de référence et de ressource pour ceux qui cherchent à en savoir davantage sur les normes et les meilleures pratiques adoptées pour appuyer dans le monde entier des programmes d'échange de données uniformes.

2.2.1.6 Allant au-delà du concept de vulgarisation et d'éducation, l'IATA s'est jointe à une nouvelle initiative mondiale parrainée par l'Equipe spéciale des Nations Unies de lutte contre le terrorisme (CTITF), le centre de lutte contre le terrorisme (CCT) et faisant également intervenir d'autres partenaires tels que l'OACI, l'OMD, l'Organisation Internationale des Migrations (OIM) et INTERPOL.

2.2.1.7 Cette activité a été développée en réponse à l'adoption de la Résolution 2178 du Conseil de Sécurité des Nations Unies, qui demande à tous les Etats de mettre en œuvre des programmes d'informations préalables sur les voyageurs dans une effort mondial pour empêcher le mouvement des combattants terroristes étrangers vers et en provenance des zones de conflits de la Syrie/Irak.

2.2.1.8 En 2016, au total 5 ateliers régionaux IPV sont prévus auxquels jusqu'à 78 Etats seront invités à y participer. Un de ces ateliers se tiendra en Afrique.

2.2.1.9 En plus des ateliers des Nations Unies, l'IATA continuera également à parrainer des activités régionales similaires selon les besoins, ainsi que des activités visant les besoins des Etats pris individuellement.

2.2.2 FAST Travel

2.2.2.1 Par le biais de son projet Fast Travel, l'IATA promeut l'utilisation et la normalisation de solutions self-service basées sur les nouvelles technologies pour permettre aux passagers d'avoir un

voyage sans discontinuité. Ceci comprend: une campagne d'acceptation réglementaire de kiosques d'enregistrement automatisés, des cartes d'embarquement mobiles, des options d'étiquetage personnel des bagages enregistrés, des solutions de dépose-bagages automatisés, des applications d'identification des passagers lorsqu'ils accèdent à la zone de sûreté et des portes d'embarquement automatisées – en particulier sur les vols domestiques.

2.2.3. Contrôle automatisé aux frontières (ABC)

2.2.3.1 L'IATA, en coopération avec le Conseil International des aéroports (ACI) et l'Agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières externes des Etats membres de l'Union Européenne (FRONTEX), a publié un « Guide pour la mise en œuvre de l'ABC », dont la 3^e édition a été publiée en novembre 2015. Le Guide s'adresse aux gestionnaires de projets chargés de mettre en œuvre des solutions ABC aux aéroports.

2.2.3.2 En même temps, l'IATA suit de près les progrès qui sont faits par la CEAC concernant l'élaboration de ses propres lignes directrices sur les ABC. L'IATA promeut l'utilisation des systèmes ABC à l'échelle mondiale, suit de près la mise en œuvre ou la mise à niveau des ABC, et appuie les gouvernements et les aéroports pour la mise en œuvre en fournissant des éléments d'orientation et des études de cas.

3. SUITE A DONNER PAR LA REUNION

3.1 La réunion est invitée à:

- a) Prendre note des informations présentées dans la présente note de travail;
- b) Envisager l'inclusion des initiatives de l'IATA dans le plan AFI SECFAL pour renforcer la sûreté de l'aviation et la facilitation