



ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 13 : Politique en matière de sûreté

Point 14 : Programme universel d'audits de sûreté (USAP)

POLITIQUE EN MATIÈRE DE SÛRETÉ DE L'AVIATION

(Note présentée par la Belgique au nom de l'Union européenne et de ses États membres¹ et par d'autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile²)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note contient des propositions concernant une politique innovatrice en matière de sûreté, pour veiller à ce que son efficacité ne soit pas minée par l'évolution constante des menaces terroristes, ainsi que des propositions de révision de la Résolution A36-20 de l'Assemblée : Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite. Le terrorisme fait peser sur l'aviation civile une menace constante et évolutive. Les mesures de sûreté prises pour protéger l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite demeurent donc un élément inhérent et nécessaire du transport aérien mondial. La menace et le risque doivent être les moteurs qui serviront à définir une politique efficace de la sûreté.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée, lorsqu'elle amendera la Résolution A36-20, à y inclure une mention des sujets dont il est question au paragraphe 3.1 de la présente note. Elle est invitée aussi à charger le Conseil de donner pour instructions au Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation d'examiner les sujets traités à son paragraphe 3.2. Finalement, l'Assemblée est invitée à charger le Conseil de jouer un rôle moteur dans l'adoption, la facilitation et la coordination des mesures de politique générale mentionnées ci-dessus, notamment au sein du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation, et par l'organisation d'une conférence de haut niveau (directeurs généraux de l'aviation civile ou équivalent) sur la sûreté de l'aviation au cours du prochain triennat pour faciliter la réalisation des objectifs ci-dessus.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique B — Sûreté — Renforcer la sûreté de l'aviation civile mondiale.
---------------------------------	--

¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, 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.

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

<i>Incidences financières :</i>	Aucune.
<i>Références :</i>	A37-WP/31 — Programme universel d’audits de sûreté de l’aviation C-WP/13496 — Indicateurs de risque pour la sûreté et problèmes graves de sûreté C-DEC 189/3 Doc 9902, <i>Résolutions de l’Assemblée en vigueur (au 28 septembre 2007)</i>

1. INTRODUCTION

1.1 L’aviation civile demeure un moyen de choix par lequel les terroristes causent de véritables hécatombes, en l’utilisant tant comme cible que comme arme. Les mesures de sûreté visant à protéger contre les menaces que le terrorisme fait peser ne peuvent demeurer statiques. Ces menaces sont innovatrices et en évolution constante et c’est pourquoi les mesures prises pour les contrer doivent elles aussi être dynamiques.

2. QUESTIONS DE POLITIQUE GÉNÉRALE

2.1 Évaluation de l’Annexe 17 — *Sûreté*, dans la perspective de la menace et du risque

2.2 L’examen actuel de l’Annexe 17 tient utilement compte de tous les amendements des normes et pratiques recommandées jugés nécessaires compte tenu de la menace actuelle. Cet examen se fonde sur les mesures de base que tous les États membres de l’OACI doivent appliquer de la même manière. Alors que les prescriptions de ce régime sont sans doute utiles dans une certaine mesure, un des défis les plus évidents et les plus graves qu’il convient de relever au moyen de l’Annexe 17 concerne la nécessité d’une architecture assez souple et innovatrice qui permettrait de faire face aux menaces nouvelles et émergentes (par exemple menaces cybernétiques, menaces posées par le personnel en poste) et de contenir des mesures de sûreté assez ciblées pour protéger contre les risques graves et assez satisfaisantes pour atténuer les autres risques possibles. Un examen de la conception de l’Annexe 17 dans la perspective de la menace et du risque pourrait permettre d’évaluer dans quelle mesure ce défi est relevé. Une telle évaluation devrait aussi fournir un cadre que les États membres de l’OACI pourraient adopter afin de moduler leurs mesures pour qu’elles protègent contre les risques les plus graves.

2.3 Tout examen de l’Annexe 17 devrait consister aussi à évaluer le rôle que jouent l’imprévisible et la détection des comportements, deux instruments qui permettraient de régler les problèmes de sûreté plus efficacement. Il s’agit là de notions relativement nouvelles pour la plupart des États et, pour cette raison, toute évaluation par l’OACI de la valeur ajoutée éventuelle de ces mesures serait bienvenue pour mieux faire comprendre aux États ce que sont leurs véritables objectifs et pour leur permettre de tirer parti d’une meilleure connaissance des usages et de l’expérience actuels.

2.4 **Transparence des résultats des audits USAP de l’OACI**

2.5 Le Programme universel d’audits de sûreté (USAP) de l’OACI est un instrument essentiel de supervision de l’application des mesures de sûreté prescrites dans l’Annexe 17. Pour renforcer l’efficacité de ce programme, il conviendrait d’utiliser les résultats des audits pour mettre en évidence les priorités nécessaires de la coopération technique et du renforcement des capacités et de les coordonner

pour mettre en place un système globalement robuste de protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite.

2.6 Les résultats des audits de sécurité effectués par l'OACI sont portés à la connaissance de tous les États membres de l'OACI. Il a cependant été avancé que ceux des audits de sûreté ne peuvent l'être eux aussi à cause du caractère délicat et confidentiel des renseignements de sûreté que les rapports d'audit contiennent. Des changements ont été apportés au second cycle des audits de l'USAP, qui consistent à mettre l'accent sur les moyens de supervision de la sûreté par les États membres eux-mêmes. Cette modification permet de rendre plus transparents les résultats des audits sans nécessairement divulguer des renseignements détaillés sur l'application des mesures de sûreté de l'Annexe 17 aux divers aéroports.

2.7 Dans l'esprit de pareille approche, le Conseil a adopté à sa 189^e session une définition des « problèmes graves de sûreté » et il a approuvé un mécanisme permettant de traiter ces problèmes en temps voulu. Cette initiative est fort bienvenue. La mise en évidence de ces problèmes à l'occasion des audits USAP devrait donner lieu à de promptes mesures correctrices prises par tout État intéressé et ils devraient être portés sans tarder à la connaissance de tous les autres États membres de l'OACI pour que ceux qui exploitent des vols en direction et en provenance dudit État puissent décider s'ils doivent adopter des mesures de sûreté compensatoires.

2.8 **Financement des activités de sûreté de l'aviation de l'OACI**

2.9 La sûreté est un des objectifs stratégiques de l'OACI. La poursuite de cet objectif devrait être renforcée par le financement du Plan d'action de l'OACI pour la sûreté de l'aviation par le Budget ordinaire et il devrait être moins tributaire de l'obtention de contributions volontaires. Des projets concrets d'assistance par l'OACI pourraient toutefois être financés par des contributions volontaires de ses États membres.

2.10 **Équivalence et reconnaissance mutuelle des mesures de sûreté**

2.11 Il est essentiel, quand tout État demande à un autre État d'appliquer des mesures de sûreté pour protéger les aéronefs volant dans le territoire de ce premier État, mais décollant du territoire du second, que ces deux États coopèrent pleinement avant et pendant l'application des mesures demandées. Les consultations préalables sont indispensables pour établir si leurs normes de sûreté sont équivalentes et aussi si les mesures demandées serviront effectivement à renforcer ou non le degré de sûreté. Les mesures demandées devraient seulement être appliquées pendant la période au cours de laquelle elles sont pertinentes, objectives et proportionnées à la menace identifiée qu'il faut contrer. L'imposition unilatérale à tout État de mesures de sûreté par tout autre État devrait être évitée et devrait être découragée en faveur d'autres moyens de remédier aux faiblesses de la sûreté.

2.12 Il est important de procéder à un échange de renseignements sur les technologies d'inspection/filtrage que les États ont approuvées et qu'ils utilisent dans leur domaine de compétence et sur leur expérience de l'emploi de ces technologies à leurs aéroports. Cet échange de renseignements pourrait donner des assurances aux États membres de l'OACI quant à l'efficacité de ces technologies des points de vue technique et opérationnel, et donner l'assurance aussi que leur application pourrait permettre de mieux confirmer l'équivalence des normes de sûreté ou favoriser la reconnaissance mutuelle de ces normes par les États.

2.13 **Le futur poste d'inspection/filtrage des passagers**

2.14 Les attaques et les complots terroristes de la dernière décennie ont surtout visé à déjouer les mesures de sûreté appliquées aux postes d'inspection/filtrage des passagers. Les mesures de sûreté appliquées pour faire face à ces menaces ont parfois beaucoup nui à la facilitation des voyages. Il convient d'atténuer ces incidences négatives par la conception d'un futur poste d'inspection/filtrage des passagers qui satisfera aux objectifs de sûreté et à la commodité des voyageurs. Pour atteindre cet objectif, on pourrait envisager plusieurs moyens :

- a) remplacement des restrictions au transport de liquides, aérosols et gels (LAG) dans les bagages de cabine par une technologie d'inspection/filtrage des explosifs liquides. Pour sa part, l'Europe a établi une feuille de route pour éliminer toutes les restrictions qui frappent le transport des LAG en faveur de leur inspection/filtrage qui sera appliquée pour avril 2013 ;
- b) éventualité de l'utilisation de méthodes et/ou de technologies nouvelles pour améliorer la détection des engins explosibles à faible teneur ou à teneur nulle en métaux, par exemple tomodynamomètres, en tenant dûment compte des précautions à prendre quand ils sont utilisés, notamment pour protéger la santé, la vie privée et les données et, ce qui est particulièrement important, pour l'information des passagers.

2.15 **Inspection/filtrage des personnes autres que les passagers**

2.16 L'inspection/filtrage de toutes les personnes autres que les passagers vise à prévenir le transport d'articles interdits à l'intérieur des zones dans lesquelles se trouvent des passagers et des bagages de soute déjà inspectés/filtrés et/ou des aéronefs sécurisés. Pareille mesure de sûreté est critique pour combattre la menace qui existe quand un employé déjà en poste introduit des objets interdits dans ces zones, intentionnellement ou sous la menace. Parmi toutes les mesures appliquées par les États membres de l'OACI pour inspecter/filtrer les personnes autres que les passagers, il est important que tous reconnaissent la nécessité de cette mesure qui doit être accompagnée d'une expansion des normes de l'Annexe 17 traitant de la question.

2.17 **Facteurs humains**

2.18 Pour assurer le professionnalisme du personnel de sûreté, il est essentiel de veiller à ce que les personnes responsables de la formulation et de l'application des mesures de sûreté soient recrutées et formées (initialement et périodiquement) comme il convient. Les États membres de l'OACI devraient adopter des mesures d'agrément/de certification du personnel de sûreté pour attester qu'il possède ou a acquis les compétences nécessaires pendant son recrutement et sa formation.

3. **CONCLUSIONS**

3.1 L'Assemblée, lorsqu'elle amendera la Résolution A36-20 sur l'exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite, devrait y faire mention de la nécessité :

- a) d'approuver une politique d'amélioration de la transparence des résultats des audits de sûreté effectués pendant le deuxième cycle de l'USAP pour faciliter la coopération technique effective et le renforcement des capacités des États membres de l'OACI,

en ce qui concerne particulièrement la prompte notification des problèmes graves de sûreté ;

- b) d'approuver une politique consistant à remplacer les restrictions qui frappent le transport des liquides, aérosols et gels (LAG) dans les bagages de cabine par leur inspection/filtrage aux futurs postes de contrôle ;
- c) de donner pour instruction que le Plan d'action pour la sûreté de l'aviation soit financé par le Budget ordinaire de l'OACI ;
- d) de reconnaître l'importance de l'inspection/filtrage de toutes les personnes autres que les passagers, pour empêcher le transport d'articles interdits par des personnes non inspectées/filtrées dans les zones dans lesquelles se trouvent des passagers et des bagages déjà inspectés/filtrés et/ou des aéronefs sécurisés ;
- e) de reconnaître l'importance des facteurs humains pour la mise en œuvre d'un système efficace de sûreté de l'aviation, en tenant dûment compte de la nécessité d'assurer la formation ainsi que la certification et l'agrément appropriés des personnes chargées de formuler et d'appliquer les mesures de sûreté.

3.2 L'Assemblée est invitée à charger le Conseil de donner pour instructions au Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation :

- a) d'évaluer l'efficacité de l'Annexe 17 (Sûreté) dans la perspective de la menace et du risque ;
- b) d'évaluer le rôle que pourraient éventuellement jouer de nouvelles technologies (par exemple tomographes de sûreté) et de nouveaux concepts (par exemple imprévisibilité et détection des comportements) aux futurs points d'inspection/filtrage des passagers pour contrer la menace que peut faire peser le personnel déjà en poste ;
- c) d'assurer l'échange de renseignements sur les technologies d'inspection/filtrage, notamment sur celles concernant les explosifs liquides, dont les États ont approuvé l'utilisation ainsi que sur l'expérience pratique acquise par les États dans l'utilisation de ces technologies ;
- d) de faire des propositions sur l'expansion et le renforcement des normes appropriées de l'Annexe 17 concernant : 1) l'inspection/filtrage de personnes, autres que les passagers et 2) la formation et le mécanisme de certification/agrément des personnes chargées d'établir et/ou d'appliquer les mesures de sûreté.

3.3 L'Assemblée est invitée à charger le Conseil de jouer un rôle moteur dans l'adoption, la facilitation et la coordination des mesures de politique générale mentionnées ci-dessus, notamment au sein du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation et par l'organisation d'une conférence de haut niveau (directeurs généraux de l'aviation civile ou équivalent) sur la sûreté de l'aviation au cours du prochain triennat pour aider à atteindre les objectifs mentionnés ci-dessus.