



## ASSEMBLÉE — 37<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

#### Point 13 : Politique en matière de sûreté

#### EFFORTS RÉCEMMENT FAITS DANS LA RÉGION ASIE-PACIFIQUE APRÈS LA RÉUNION APAM-AVSEC

(Note présentée par le Japon)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le 13 mars, le Japon a accueilli à Tokyo la Conférence ministérielle Asie-Pacifique sur la sûreté de l'aviation (APAM-AVSEC). Des ministres et fonctionnaires de rang supérieur de 18 États et administration de la région ainsi que le Secrétaire général de l'OACI ont participé à cette conférence et ont adopté une Déclaration conjointe Asie-Pacifique sur la sûreté. Il est rendu compte dans la présente note des efforts récents que les administrations et les États participants ont faits après la conférence pour renforcer la sûreté de l'aviation dans la région.

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

- a) à prendre note des efforts récents que les administrations et les États de la région Asie-Pacifique ont faits :
- b) à envisager de reprendre à son compte pendant sa 37<sup>e</sup> session les principes énoncés dans la Déclaration conjointe Asie-Pacifique sur la sûreté de l'aviation.

<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
<i>Incidences financiers :</i>	Aucune
<i>Références :</i>	Néant

## 1. HISTORIQUE

1.1 Le 25 décembre 2009, une attaque terroriste haineuse a été tentée à bord d'un aéronef en route vers les États-Unis. Cet acte méprisable nous a rappelé que l'aviation civile continue d'être la cible du terrorisme et que la communauté internationale doit collaborer pour lui faire face par des mesures efficaces, surtout en contrant la menace d'attaques qui pourraient viser l'aviation civile. Après cette tentative, une série de Conférences ministérielles sur la sûreté de l'aviation se sont tenues dans plusieurs régions. Elles avaient pour objet de réaffirmer l'importance de la sûreté de l'aviation et de renforcer la coopération et le partenariat international dans ce domaine. Le Japon a reconnu que la région Asie-Pacifique dans laquelle sont exploités de très nombreux vols intérieurs, régionaux, transpacifiques et internationaux, n'est pas à l'abri des menaces terroristes et il a donc jugé qu'il fallait tenir dans la région Asie-Pacifique une Conférence de niveau ministériel sur la sûreté (Conférence « APAM-AVSEC ») qu'il a décidé d'accueillir.

1.2 La Conférence APAM-AVSEC avait pour objet principal de donner l'occasion aux ministres et fonctionnaires de rang supérieur ayant à charge la protection de la sûreté de l'aviation dans la région Asie-Pacifique d'examiner les questions de sûreté de l'aviation civile pour la protéger dans la région. Le Secrétaire général de l'OACI ainsi que 18 États et administrations ont participé à la conférence : Australie, Cambodge, Canada, États-Unis d'Amérique, Inde, Indonésie, Japon, Malaisie, Myanmar, Népal, Nouvelle-Zélande, Pakistan, Philippines, Région administrative de Hong Kong (Chine), République de Corée, Singapour, Thaïlande et Vietnam. Son Excellence Seiji Maehara, ministre des Terres, de l'Infrastructure, des Transports et du Tourisme du Japon a présidé la conférence.

1.3 À l'issue de ses travaux, la conférence a adopté la Déclaration conjointe Asie-Pacifique sur la sûreté de l'aviation (« la Déclaration conjointe ») que toutes les organisations et tous les États participants ci-dessus ont signé (la Thaïlande l'a aussi signée en application d'une résolution adoptée par le Conseil des ministres thaï le 22 juin 2010). Les États et administrations se sont dits résolus à prendre les mesures énoncées dans la Déclaration.

1.4 Ultérieurement à APAM-AVSEC, Singapour a accueilli la Réunion Asie-Pacifique des dirigeants des organismes de réglementation de la sûreté de l'aviation (la « Réunion des organismes de réglementation ») les 12 et 13 avril 2010. Cette réunion a donné une suite plus poussée aux mesures envisagées dans la Déclaration conjointe.

## 2. EFFORTS FAITS DANS LA RÉGION ASIE-PACIFIQUE APRÈS L'APAM-AVSEC

2.1 Cet été, le Japon a mené une enquête de suivi sur les efforts récemment faits par les administrations et les États participants à APAM-AVSEC pour renforcer la sûreté de l'aviation. La plupart d'entre eux ont très volontiers répondu à notre enquête.

2.2 Selon notre enquête, plusieurs États se sont dits disposés à installer à leurs aéroports des appareils d'imagerie synthétique avancée (AIT) (détecteurs à balayage corporel) pour mieux faire face à de récentes menaces telles que la tentative d'attaque de Noël. Quelques États évaluent actuellement des AIT alors que d'autres envisagent d'augmenter le nombre de ceux qu'ils possèdent déjà ou ont décidé d'en installer à leurs aéroports vers la fin de l'année ou au début de l'an prochain. Certains États ont toutefois indiqué qu'ils étaient en principe disposés à installer des AIT à leurs aéroports mais que cela leur semblait difficile faute de renseignements techniques à leur sujet ou de ressources financières.

2.3 Il est aussi ressorti de l'enquête que beaucoup d'États, qu'ils soient donateurs ou bénéficiaires, souhaitent pouvoir obtenir de l'assistance pour renforcer les capacités dans ce domaine. Certains États donateurs se sont dits disposés à collaborer avec d'autres donateurs pour éviter les doubles emplois et obtenir les meilleurs résultats possibles. Certains États bénéficiaires espèrent bénéficier d'une assistance prenant la forme de dons de matériels et autres équipements d'inspection/filtrage alors que d'autres espèrent que l'OACI ou des États donateurs dispenseront plus de formation à leur personnel de la sûreté de l'aviation, en particulier à leurs auditeurs/inspecteurs de la sûreté.

2.4 Il n'est pas sans intérêt de noter que certains États réexaminent leurs règlements nationaux de la sûreté de l'aviation, en particulier leur Programme national de sûreté de l'aviation civile (NCASP) sous des angles différents. Par exemple, certains souhaitent ardemment renforcer leurs programmes de contrôle qualité afin de pouvoir obliger certains contrevenants à respecter leurs règlements. Un État envisage d'exiger des exploitants d'aéroports qu'ils modulent leur programme de sûreté individuel en fonction de leurs installations et services, besoins en matière de sûreté et opérations. Un autre étudie actuellement le système de certification et de formation de son personnel de sûreté en ayant recours à la notion des systèmes de gestion de la sûreté de l'aviation (SEMS).

2.5 Plusieurs États ont insisté sur la nécessité de partager bilatéralement ou multilatéralement plus de renseignements sur la sûreté de l'aviation. Par exemple, quand un État particulier accueille une importante manifestation politique internationale, comme le G20 ou une réunion de la Coopération économique Asie-Pacifique (APEC), il doit réunir de nombreux renseignements sur la sûreté et les porter à la connaissance de ses États partenaires. Un État a signalé que la participation à l'OACI et au réseau régional des points de contact pour la sûreté de l'aviation (par exemple de l'APEC) est importante pour la prompt diffusion de renseignements sur la sûreté de l'aviation qui revêtent un caractère d'urgence.

### 3. **PLAN POUR L'AVENIR**

3.1 Le Japon continue de diffuser la Déclaration conjointe en coopération avec ses États et administrations partenaires de la région Asie-Pacifique

3.2 Le Japon les encourage à participer à la prochaine Réunion des organismes de réglementation qu'il est prévu de tenir l'an prochain.

-----

## APPENDIX

### **Asia-Pacific Joint Declaration on Aviation Security Tokyo, Japan 13 March 2010**

1. We, the Ministers responsible for aviation security, or their designated Representatives, from the governments of Australia, Cambodia, Canada, Hong Kong China, India, Indonesia, Japan, Malaysia, Myanmar, Nepal, New Zealand, Pakistan, Philippines, Republic of Korea, Singapore, Thailand<sup>1</sup>, United States of America, and Viet Nam, and jointly with the Secretary General of the International Civil Aviation Organization (ICAO), met in Tokyo, Japan on 13 March 2010 and affirmed our commitment to fight terrorism in all its forms, with particular attention to countering threats against civil aviation. We reaffirmed the need to enhance international aviation security standards and measures in order to respond more effectively to new and emerging threats, such as the attempted terrorist attack on a US-bound aircraft on 25 December 2009.

2. We consider terrorism a serious threat against all societies and condemn every form of terrorism, including the exploitation of civil aviation, without regard to where or when it is committed, by whom, or the ideologies supporting it. As such, we share the responsibility to act against terrorism as a whole, using all the resources available in accordance with both domestic and international law.

3. The attempted attack on 25 December 2009 has, once again, reminded us that civil aviation remains a key target for terrorism and that international cooperation is essential to counter such transnational threats. As a geographically and culturally diverse region, the Asia-Pacific depends on the international civil aviation network to connect its societies and facilitate its economic growth. For these reasons and recognizing the significant number of domestic, regional, trans-Pacific, and international flights that are potentially subject to terrorist attack, it is incumbent on us to work together, and with the aviation industry to enhance aviation security throughout the region.

4. In this joint declaration, we endorse our mutual determination to address such threats together in our region.

We hereby express our intent to:

1. Encourage governments represented at this conference, pursuant to their domestic laws, regulations and programs on civil aviation security, and in accordance with applicable Standards and Recommended Practices (SARPs) of ICAO and the capacity of each State/administration, to promote the implementation of aviation security measures in a practical manner to:

- broaden existing cooperation mechanisms among our countries/administrations and with other parties to the Chicago Convention, and the civil aviation industry, as appropriate, for information exchange and early detection of security threats to passenger security and the industry's well-being;
- share expertise, best practices and information in a range of areas related to civil aviation, such as screening and inspection techniques, detection of weapons, explosives and hazardous materials, airport security, behavioural detection, screening and credentialing of airport employees, human resource development, and research and development of relevant technologies; and

---

<sup>1</sup> Thailand joined this Joint Declaration pursuant to the resolution of the Thai Cabinet meeting on 22 June 2010.

- utilize modern technologies to detect prohibited materials and to prevent the carriage of such materials on board aircraft while respecting the privacy and safety of individuals.
2. Consider necessary changes to relevant security provisions of ICAO SARPs, including in Annex 17 and the sharing of passenger information, in order to address new and emerging threats to civil aviation;
  3. Examine information exchange mechanisms, including the use of liaison officers, and further use of Advance Passenger Information (API) provided by air carriers, to reduce the risk to air travellers and others, while ensuring effective protection for our citizens' privacy and civil liberties;
  4. Examine enhancing measures for onboard flight protection;
  5. Seek to achieve both a high level of security and the facilitation of passenger travel by various methods including the use of biometrics;
  6. Strengthen and promote travel document security and reporting, on a regular basis, lost and stolen passports, to the extent possible, to the INTERPOL Lost and Stolen Travel Document Database;
  7. Develop and implement, in accordance with ICAO policies and in coordination with other appropriate international partners, internationally strengthened and harmonized measures and best practices for air cargo security, taking into account the need to protect the entire air cargo supply chain;
  8. Promote capacity-building activities in the Asia-Pacific region to enhance aviation security of the region as a whole, recognizing the need to develop capacity to also correct deficiencies identified under the Universal Security Audit Program of ICAO. To this end, the assistance and development mechanisms should be strengthened;
  9. Continue working together, with other international partners and with the aviation industry toward greater travel security; and
  10. Urge the ICAO Assembly at its meeting 28 September – 8 October 2010 to adopt a resolution that reflects the principles contained in this declaration and that confirms civil aviation security will be accorded one of the highest priorities during the forthcoming ICAO triennium.