



ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 13 : Politique en matière de sûreté

RENFORCER LA SÛRETÉ DE L'AVIATION MONDIALE EN EXPLOITANT LES CAPACITÉS ET L'EXPERTISE TECHNIQUE DE L'INDUSTRIE

[Note présentée par l'Association du transport aérien international (IATA¹)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

À la suite de l'incident de sûreté survenu le 25 décembre 2009, l'Association du transport aérien international a tenu un sommet de l'aviation, en janvier, réunissant le Secrétaire au Département de la Sécurité intérieure des États-Unis (DHS), le Secrétaire général de l'OACI et des chefs de la direction de compagnies aériennes. Une série de conférences régionales de haute niveau, en coordination avec l'OACI et la DHS, ont été tenues en 2010, pour forger un consensus à l'échelle planétaire sur la nécessité de renforcer la sûreté de l'aviation mondiale. Cet engagement renouvelé doit être suivi d'actions concrètes qui reconnaissent la contribution clé de l'industrie, et la nécessité de consulter l'industrie dans le processus de décision touchant la sûreté de l'aviation.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à appuyer les efforts de l'OACI visant à assurer la conformité avec les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 17, en portant une attention particulière aux aéroports et aux régions les plus à risque ;
- b) à reconnaître l'importance de consulter l'industrie en demandant instamment à tous les États membres d'établir des organismes de consultation de l'industrie en matière de sûreté de l'aviation ;
- c) à reconnaître la nécessité de développer un « point de contrôle de l'avenir », coordonné à l'échelle mondiale, qui intégrera le renseignement, l'analyse comportementale et les données passagers ;
- d) à demander instamment aux États membres qui exigent ou qui exigeront que les transporteurs aériens transmettent les renseignements sur les passagers à différentes agences nationales d'établir un portail de données unique (ou un « guichet unique ») qui permettra de soumettre électroniquement toutes les données ;
- e) à demander instamment à l'OACI de produire du matériel d'orientation sur les normes de niveau de service applicables aux procédures des États membres concernant le traitement des passagers internationaux et la transmission des données.

¹ Les versions linguistiques ont été préparées par l'IATA

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

1. INTRODUCTION

1.1 L'IATA croit que les mesures de sûreté les plus efficaces font appel à un personnel formé adéquatement, des procédures et des équipements qui fonctionnent de concert et qui s'intègrent à l'environnement complexe de l'aviation. Les intervenants tels que les compagnies aériennes et les aéroports possèdent en exclusivité l'expérience opérationnelle et l'expertise nécessaires pour jouer un rôle clé dans la réussite de cette intégration.

1.2 L'incident du 25 décembre 2009, au cours duquel un terroriste a tenté sans succès de déclencher un engin explosif durant un vol d'Amsterdam à Détroit, démontre un point fondamental. Les menaces à l'aviation évoluent rapidement et cherchent à exploiter les faiblesses dans tous les aspects de nos systèmes de sûreté interconnectés à l'échelle mondiale. C'est pourquoi toutes les ressources doivent être déployées de façon à travailler ensemble, d'une façon coordonnée à l'échelle mondiale.

1.3 Le 22 janvier 2010, l'IATA a tenu à Genève un Sommet mondial sur la sûreté de l'aviation, auquel ont pris part le Secrétaire général de l'OACI, le Secrétaire au Département de la Sécurité intérieure des États-Unis (DHS) et des chefs de la direction de compagnies aériennes.

1.4 Au cours des derniers mois, les États ont organisé une série de conférences régionales de haut niveau sur la sûreté, à Mexico, Tokyo, Abuja et Abu Dhabi. L'IATA a aussi organisé et tenu des forums régionaux sur la sûreté à Amman, en juin, et à Singapour, en septembre. Y ont participé des représentants de compagnies aériennes et d'autorités de l'aviation civile, des agents de voyages et des transitaires.

1.5 L'IATA félicite l'OACI et les gouvernements du monde entier pour leurs efforts visant à échanger de l'information sur la menace terroriste et discuter des moyens d'améliorer la sûreté de l'aviation. Les efforts consentis au cours des derniers mois reflètent un intérêt sans précédent au sein de la communauté de l'aviation internationale envers une meilleure collaboration et la mise au point de mesures de sûreté plus efficaces et efficaces. Ces efforts doivent se maintenir et ne doivent pas être perdus.

2. CINQ RECOMMANDATIONS VISANT LA SÛRETÉ DE L'AVIATION

2.1 Au cours du Sommet mondial de janvier, l'IATA et ses compagnies membres ont déposé cinq recommandations clés visant la sûreté de l'aviation :

- tenir des consultations formelles continues avec toutes les compagnies aériennes : cela ferait en sorte que les politiques en matière de sûreté soient élaborées en mettant à profit l'expertise opérationnelle des transporteurs aériens ;

- ajuster les consignes d'urgence à la capacité de l'industrie de les exécuter : il faut reconnaître que les réglementations normatives, uniformisées, comportant des cibles quantitatives, ne peuvent convenir à une industrie complexe et mondiale. Les gouvernements doivent collaborer avec l'industrie afin de définir des mesures pratiques pour établir leurs cibles de sûreté ;
- éliminer les inefficacités dans la cueillette des renseignements sur les passagers : l'IATA a demandé instamment au DHS d'éliminer les silos internes afin de créer un programme unique pour la cueillette et le partage des données, qui pourrait servir de modèle à d'autres gouvernements ;
- les gouvernements doivent communiquer entre eux pour harmoniser les exigences : les gouvernements doivent se parler pour faire en sorte que les exigences d'un État n'entrent pas en conflit avec les lois d'un autre État ;
- mettre au point une nouvelle génération de point de contrôle : tout en optimisant les capacités des technologies de fouille existantes, nous devons envisager pour l'avenir des points de contrôle qui combinent la technologie et le renseignement.

3. HARMONISER LES RÔLES DE L'INDUSTRIE ET DES GOUVERNEMENTS PAR RAPPORT À LA SÛRETÉ DE L'AVIATION

3.1 Le principe de base de la sûreté de l'aviation mondiale devrait être la conformité de tous les États membres avec les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 17 — *Sûreté*. À cet égard, l'IATA remarque que la formulation « Promouvoir la conformité à l'échelle mondiale et établir une capacité durable de supervision de la sûreté de l'aviation des États » est considérée comme un domaine de focalisation stratégique dans le cadre de la stratégie globale de sûreté de l'aviation de l'OACI. Les clauses de l'Annexe 17 devraient être appliquées rigoureusement et faire l'objet de vérification, en portant une attention particulière aux aéroports et aux régions à risque plus élevé.

3.2 Les nouvelles menaces à la sûreté pourraient être contrées plus efficacement avec des efforts de collaboration à l'échelle mondiale, en commençant par une consultation formelle et continue de l'industrie. Les compagnies aériennes et les aéroports ont un rôle essentiel à jouer pour améliorer la sûreté, en offrant leur point de vue et leur expertise technique. Chaque État membre devrait mettre sur pied un organisme de consultation de l'industrie efficace, qui constituerait, pour les participants des gouvernements et de l'industrie de l'aviation, une plateforme permettant d'échanger des points de vue sur des questions liées à la sûreté de l'aviation, qu'il s'agisse de stratégies, de politiques, de réglementations proposées ou de solutions possibles en matière de sûreté de l'aviation.

3.3 Les événements des dernières années indiquent que les mesures de contrôle de sûreté actuelles ont parfois du mal à s'ajuster à la variété des menaces et qu'elles demeurent une expérience éprouvante pour les familles, les voyageurs d'affaires, les touristes et les employés. L'IATA défend ardemment le concept de « point de contrôle de l'avenir », développé conjointement par les autorités réglementaires et l'industrie et mis en place selon des lignes directrices coordonnées à l'échelle mondiale. Pour commencer, ce « point de contrôle de l'avenir » intégrerait les techniques de fouille, le renseignement, l'analyse comportementale et les renseignements sur les passagers. L'IATA s'est engagée à travailler en étroite collaboration avec l'OACI, le Conseil international des aéroports et les États membres pour mettre au point un cadre conceptuel d'ici la fin de 2011.

engagée à travailler en étroite collaboration avec l'OACI, le Conseil international des aéroports et les États membres pour mettre au point un cadre conceptuel d'ici la fin de 2011.

3.4 Les États membres devraient adhérer au concept de « guichet unique » lorsqu'ils exigent des données électroniques sur les passagers telles que les Renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) ou le Dossier passagers (PNR). Cela exigerait d'envoyer les données sur les passagers à un point unique, ou un portail, intégré au système électronique de l'État demandeur, d'où ces données pourraient être mises à la disposition des ministères ou agences (immigration, douane, sûreté) légalement autorisées à les recevoir.

3.5 Les normes de niveau de service selon lesquelles on mesurerait la performance de traitement des passagers (exemple : transmission des données et temps de réponse et capture des données biométriques) devraient être élaborées à l'échelle internationale et mises en œuvre à l'échelle nationale. Ces normes amèneraient un plus haut niveau d'efficacité et de prévisibilité dans le fonctionnement du transport aérien international. L'OACI est encouragée à produire du matériel d'orientation pour venir en aide aux États membres dans le développement et la mise en œuvre des normes de niveau de service concernant leurs procédures internes de traitement des passagers internationaux et la transmission des données. L'annexe propose des domaines à couvrir.

4. CONCLUSION

4.1 L'incident du 25 décembre a créé un climat d'urgence. Les conférences de haut niveau sur la sûreté tenues dans différentes régions nous ont fait prendre davantage conscience qu'il nous faut accentuer nos efforts de collaboration et le partage d'information.

4.2 L'industrie de l'aviation maintient la sécurité et la sûreté de l'espace aérien mondial. L'IATA croit que le moment est propice à un certain nombre d'actions concrètes, sous le leadership de l'OACI.

APPENDICE

NORMES DE NIVEAU DE SERVICE PROPOSÉES POUR LE TRAITEMENT DES PASSAGERS INTERNATIONAUX

L'établissement de normes de niveau de service transparentes pour les transporteurs aériens et les États contractants permettra une compréhension commune des services, des priorités et des responsabilités. Les normes de niveau de service appliquées aux services fournis par le personnel des États permettront aux compagnies aériennes de savoir à quoi s'attendre, tout en fournissant aux États des paramètres permettant de mesurer les niveaux de performance à l'interne. Parmi les processus et tâches visés par les normes de niveau de service, on retrouve :

Temps de réponse du système automatisé

- Le temps de réponse moyen des États à une demande automatisée ou à une soumission électronique; y compris l'iAPIS et autres programmes d'échange de données automatisés

Exemple : la réponse standard émanant de l'État à un transporteur aérien par suite de la soumission électronique de données devrait arriver dans un délai de quatre (4) secondes dans 98 pour cent des cas.

- Temps moyen de réponse d'un État à des appels provenant d'un comptoir de résolution de problème.

Exemple : les États devraient prévoir suffisamment de personnel pour répondre à 95 pour cent des appels à un comptoir de résolution ouvert 24 heures par jour, 7 jours par semaine.

Disponibilité du système et arrêts

- Arrêt du système par un État contractant

Exemple : les États devraient prévenir les transporteurs aériens au moins 72 heures avant un arrêt planifié, en indiquant la durée prévue de l'arrêt.

- Arrêt du système du transporteur

Exemple : les transporteurs aériens constatant une panne de leur système interne susceptible d'affecter leur capacité de répondre aux demandes de données des États doivent prévenir l'entité appropriée dans un délai de cinq (5) minutes suivant la découverte de la panne, en indiquant la durée anticipée de l'arrêt (si connue), les endroits et les vols affectés et les mesures temporaires mises en place.

Échanges de renseignements sur les passagers

Exemple : les transmissions de dossier passager devraient se limiter à un échange initial effectué 72 heures avant le départ (ou lors de la création du PNR si cela est fait moins de 72 heures avant le départ), lors du départ, et par la suite de façon ponctuelle si cela est justifié.

Inspection

Exemple : les États contractants devraient avoir pour objectif de contrôler et libérer 95 pour cent de toutes les personnes qui ne requièrent pas plus que l'inspection normale dans un délai de 30 minutes après le débarquement.

Cueillette des données biométriques

Exemple : la cueillette des données biométriques des passagers au point d'inspection primaire devrait être effectuée en quinze (15) secondes ou moins pour 98 pour cent des transactions individuelles.

Surveillance et revue du processus

Exemple : les États devraient mettre sur pied un Panel de surveillance de l'industrie qui se réunirait deux fois par année et qui compterait un nombre égal de représentants des compagnies aériennes (y compris les associations de compagnies aériennes) et de hauts fonctionnaires des États. Le mandat du Panel pourrait inclure des fonctions telles que surveiller l'état d'avancement, discuter des initiatives à venir, évaluer l'efficacité des exigences des programmes existants, prendre connaissance de rapports d'intelligence sur des sujets qui touchent le transport aérien international, et discuter de questions liées aux systèmes, aux aspects techniques ou aux processus.

Rapport/Signalement des écarts

Exemple : les États devraient établir des processus par lesquels ils pourraient informer individuellement et de façon régulière les transporteurs aériens de leur performance par rapport aux exigences du programme.