



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

A35-WP/167
EX/67
23/9/04
Anglais, espagnol
et français seulement¹

ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 14 : Sûreté de l'aviation

SURETE DE L'AVIATION

(Note présentée par le Conseil international des aéroports)

SOMMAIRE

L'ACI se réjouit des mesures prises par l'OACI pour améliorer la sûreté de l'aviation et suivre l'évolution des menaces pour l'aviation. Dix-sept nouvelles normes ont été ajoutées à l'Annexe 17 en moins de 10 mois après les événements du 11 septembre 2001 et un système mondial d'audits de sûreté a rapidement été mis en place, démontrant ainsi la capacité de l'OACI d'agir décisivement et promptement en situation de crise.

Quant au financement, l'ACI et ses partenaires de l'industrie ont insisté à plusieurs reprises sur le fait que le terrorisme vise les Etats et non pas l'aviation civile, et que c'est donc aux Etats de financer toutes les mesures anti-terrorisme et de les mettre en œuvre dans le cadre de leur défense nationale, en étroite consultation avec l'industrie.

La suite proposée à l'Assemblée est présentée au paragraphe 8.

INTRODUCTION

1. L'ACI se réjouit des mesures prises récemment par l'OACI et ses Etats contractants pour relever le niveau mondial de sûreté de l'aviation. En effet, une bonne partie de la 33^e session de l'Assemblée de l'OACI, en septembre-octobre 2001, était centrée sur la sûreté de l'aviation, aboutissant à la décision de convoquer, en février 2002, la Conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté de l'aviation. Cette conférence, à laquelle ont assisté plus de 700 participants provenant de 154 Etats et de 24 organisations internationales, a souligné que la plus haute priorité était accordée à la sûreté de l'aviation. Ses recommandations, y compris le renforcement de l'Annexe 17 et la création d'un

¹ Les versions anglaise, espagnole et française sont fournies par l'ACI.

Programme universel d'audits de sûreté de l'OACI, ont déjà été mis en œuvre grâce à une coopération extraordinaire entre le Secrétariat de l'OACI, les Etats contractants et des organisations internationales comme l'ACI, l'IATA, l'IFALPA et l'IBAC, ainsi qu'avec d'autres partenaires de l'industrie.

2. L'ACI a apporté sa propre contribution au processus de sûreté de l'OACI en participant en qualité d'observateur aux réunions du Groupe AVSEC de l'OACI, et il a aussi joint ses efforts à ceux de ses partenaires de l'industrie au moyen de positions conjointes adoptées par le truchement du GASAG (Groupe d'action sur la sécurité de l'aviation dans le monde), et il appuie les positions de l'industrie qui sont décrites dans la note WP/71 présentée par l'IATA. Les partenaires GASAG de l'ACI se sont joints à lui pour souligner que le terrorisme en aviation civile vise les Etats, et que c'est aux Etats de financer les mesures anti-terrorisme. De plus, ces mesures devraient être basées sur les menaces et être établies en étroite collaboration avec l'industrie. De la même façon, l'industrie, a besoin d'avoir accès aux renseignements secrets sur l'évolution des situations de menace, et les exploitants d'aéroports et autres parties prenantes doivent être pleinement mis au courant des évaluations les plus récentes des services de renseignement concernant les menaces potentielles.

ANNEXE 17 : AMENDEMENT N° 10

3. L'Amendement n° 10 de l'Annexe 17 était exceptionnel à plusieurs égards. Avant tout, ce nouvel amendement a introduit 17 nouvelles normes, nombre sans précédent dans l'histoire de l'OACI. Une norme particulièrement digne d'intérêt a rendu l'Annexe 17 applicable aux vols intérieurs aussi bien qu'internationaux, reconnaissant la nécessité d'un niveau de sûreté élevé et uniforme pour empêcher les terroristes et les criminels de pénétrer dans le réseau mondial à un point faible. Sont également d'une importance critique les normes qui exigent le renforcement de la porte du poste de pilotage et le filtrage à 100 pour cent des bagages d'ici la fin de 2006. Il faut aussi mentionner la procédure accélérée que l'OACI a utilisée pour mettre en vigueur l'Amendement n° 10 de l'Annexe 17 en juillet 2002, moins de dix mois après le événement du 11 septembre.

PREUVES STATISTIQUES DE PROGRES

4. Les statistiques les plus récentes de l'OACI sur les actes d'intervention illicite dans l'aviation civile semblent indiquer que le niveau de sûreté mondial a effectivement été relevé. Il n'y a eu que deux actes de capture illicite d'aéronefs en 2002 et trois en 2003, nombres les plus faibles de ces dernières années (la moyenne était de plus de 16 par an depuis 1970). Bien qu'il soit trop tôt pour dire si ces données dénotent une tendance, l'ACI ose espérer que l'Annexe 17 continuera d'avoir un puissant effet de dissuasion sur ceux qui voudraient perturber le fonctionnement de l'aviation civile.

LE PROGRAMME UNIVERSEL D'AUDITS DE SURETE (USAP)

5. Une autre réalisation remarquable a été la mise en œuvre rapide du programme d'audits USAP, dans le cadre duquel les plans nationaux de sûreté et la mise en œuvre de l'Annexe 17 par les aéroports avaient déjà été audités dans 40 Etats au 31 juillet 2004. Un grand nombre d'auditeurs ont été formés et certifiés pour garantir les normes d'audit les plus élevées. On prévoit que quelque 60 audits auront été réalisés d'ici la fin de 2004 et que 40 autres audits seront effectués chaque année, l'ensemble des 188 Etats contractants devant être audités d'ici la fin de 2007.

QUESTIONS DE PREMIERE IMPORTANCE POUR LES AEROPORTS

6. L'ACI et les 1550 aéroports de ses membres ont fait de la sûreté de l'aviation leur première priorité ces trois dernières années. Les aéroports ont aussi reconnu que la sûreté de l'aviation était une condition préalable à la reprise de l'industrie, qui comme le confirment les statistiques de l'ACI est en bonne voie. Ces derniers mois le trafic de passagers a fortement repris, l'OACI, les Etats, les exploitants d'aéroports et les compagnies aériennes ayant travaillé à surmonter tout d'abord le syndrome de la « phobie des transports aériens », qui a fait baisser le trafic après le 11 septembre, puis le « facteur de contrariété », l'industrie s'étant efforcée dans un premier temps de mettre en œuvre une sûreté plus stricte sans disposer du temps ou des ressources nécessaires pour intégrer les nouveaux systèmes sans discontinuité. Pendant cette période de transition, les aéroports, les compagnies aériennes et les voyageurs ont supporté une part disproportionnée du financement des améliorations de la sûreté au moment même où l'industrie subissait une baisse du trafic et des recettes. De plus, l'industrie a aussi dû faire face à des règlements de sûreté incohérents et parfois contradictoires adoptés par les Etats.

7. L'ACI souhaite que la priorité soit accordée à trois points principaux qu'elle invite l'Assemblée à reconnaître et qui sont présentés au paragraphe 8.

SUITE A DONNER PAR L'ASSEMBLEE

8. L'Assemblée est invitée :

- a) à reconnaître que le terrorisme vise les Etats et la sûreté nationale, et que les mesures anti-terrorisme doivent être financées par les Etats ;
- b) à reconnaître que les défis mondiaux de sûreté doivent être relevés au moyen de normes OACI harmonisées à l'échelle mondiale, que l'OACI est bien équipée pour élaborer et auditer à l'échelle mondiale, et non pas au moyen d'efforts unilatéraux sporadiques adoptés par les Etats et qui peuvent jeter la confusion dans l'industrie et auprès des passagers ;
- c) à reconnaître que l'industrie de l'aviation doit être consultée à chaque étape du processus mondial d'harmonisation pour faire en sorte que les nouvelles normes soient efficaces, durables et compatibles avec la prestation d'un service de qualité pour les voyageurs.