



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

A35-WP/181¹
EX/73
24/9/04

ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 14 : Sûreté de l'aviation

ÉQUILIBRE ENTRE LES COÛTS DE MISE EN ŒUVRE DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE ET LE NIVEAU DE LA MENACE

(Note présentée par les 21² États membres de la Commission latino-américaine
de l'aviation civile)

SOMMAIRE

La présente note de travail a pour objet d'informer la communauté aéronautique internationale de la position des États membres de la CLAC en ce qui concerne la mise en œuvre des normes et recommandations de l'Annexe 17 à la Convention relative à l'aviation civile internationale, compte tenu des coûts élevés liés à la mise en œuvre des moyens particuliers à prévoir, mais aussi des différents niveaux de menace dans les États de la région et dans d'autres États contractants. Elle propose aussi diverses mesures à prendre par l'Assemblée.

1. INTRODUCTION

1.1 L'augmentation des coûts par suite de la mise en œuvre de nouvelles mesures de sûreté de l'aviation civile (Amendement n° 10 de l'Annexe 17) constitue une préoccupation pour les États contractants de l'OACI, notamment pour les pays d'Amérique latine, compte tenu du prix élevé des systèmes de contrôle AVSEC.

1.2 Divers articles ont été publiés dans les revues spécialisées, faisant état des difficultés de mise en œuvre des mesures de sûreté à la suite du 11 septembre 2001 ; par exemple, la revue *Airline Business* (juin 2002) indique que les coûts de mise en œuvre de systèmes de sûreté de certains aéroports américains sont de l'ordre de 85 millions à 194 millions \$US.

¹ Versions anglaise et espagnole fournies par la CLAC.

² Argentine, Aruba, Bolivie, Brésil, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela.

1.3 Les préoccupations principales des États membres de la CLAC sont au nombre de deux : la première concerne le rapport entre la mise en œuvre effective des mesures de sûreté selon le niveau de la menace identifié pour chaque État, et la deuxième concerne les coûts de mise en œuvre et de fonctionnement.

1.4 Dans ce contexte, le Groupe AVSEC de la CLAC a observé que la variation des coûts des systèmes de sûreté varie de 10 à 220 millions \$, selon la complexité technologique desdits systèmes. Cette différence reflète un vaste spectre de solutions et de procédés qui peuvent être utilisés dans les systèmes de contrôle de la sûreté de l'aviation civile et l'incidence directe sur les coûts de l'industrie du transport aérien de la région.

1.5 Au cours de la Conférence ministérielle de haut niveau qui s'est tenue les 19 et 20 février 2002 (AVSEConf-02) à Montréal (Canada), certaines préoccupations ont été émises concernant l'incidence sur les pays en développement des coûts qu'entraînent les mesures préconisées dans l'Annexe 17 et de la menace réelle.

2. ANALYSE

2.1 Comme il a déjà été mentionné, les coûts excessifs liés à l'utilisation de matériels de la dernière génération imposent de réaliser la mise en œuvre des systèmes de sûreté aux aéroports de la région Amérique latine de façon rationnelle, en tenant compte de tous les facteurs qui interviennent, notamment le niveau de la menace identifié par les divers pays et les possibilités financières pour couvrir les dépenses d'acquisition et de fonctionnement des divers équipements et systèmes de contrôle AVSEC.

2.2 De cette manière, face à la diversité des types d'équipement et aux diverses solutions de mise en œuvre d'un système de sûreté, il se révèle indispensable d'évaluer tous les moyens de détection et de les faire cadrer avec le type de trafic ainsi qu'avec les caractéristiques physiques et opérationnelles des aéroports. En particulier, il faut rechercher une certaine souplesse en ce qui concerne l'emploi des ressources humaines et animales de même que l'acquisition d'équipements d'inspection à bas coût qui répondent aux caractéristiques particulières des aéroports de la région et au niveau de la menace existant.

2.3 Conformément aux dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale, de ses Annexes et des documents techniques, il faudra mettre en place des moyens de sûreté comportant des systèmes plus sophistiqués dans les aéroports internationaux seulement, en tenant toujours compte du niveau de la menace identifié par chaque État, comme il est prévu au paragraphe 5 de la Résolution A33-1.

2.4 Concernant la suite donnée aux demandes d'autres pays qui souhaitent un contrôle plus étroit, les coûts supplémentaires pour répondre à ces besoins spécifiques devront être couverts par l'État demandeur ou par ses compagnies aériennes.

2.5 Dans les aéroports nationaux, de même que pour la protection des vols domestiques, l'État devrait examiner sa législation nationale et tenir compte des conditions qui lui sont propres, notamment concernant l'utilisation des ressources humaines et la réduction des coûts des systèmes et des équipements.

2.6 La mise en œuvre des systèmes et des matériels de sûreté appelle un appui important pour la formation spécialisée des ressources humaines.

2.7 Il importe de se souvenir que contrairement aux aspects tangibles inhérents à la sécurité opérationnelle, la sûreté de l'aviation civile dépend du caractère subjectif de la définition des divers processus d'exécution ainsi que des processus de contrôle et d'audit. Ce fait appelle l'élaboration de considérations spécifiques pour respecter les normes et recommandations de l'Annexe 17, en particulier si l'on tient compte du niveau de la menace identifié par les pays.

2.8 Étant l'un des principaux outils du Plan d'action de l'OACI en matière de sûreté de l'aviation civile, le programme universel d'audits a été développé selon une approche homogène pour tous les États. Cette pratique peut en fin de compte avoir une incidence sur les régions et les États moins développés, étant donné les limites en matière de ressources financières.

3. SUITE À DONNER PAR L'ASSEMBLÉE

3.1 Tenant compte du Programme universel d'audits de sûreté de l'aviation civile (USAP) et de ce qui est exposé ci-dessus, il est proposé que l'Assemblée :

- a) prévoit d'autres systèmes de sûreté, compatibles avec le niveau de la menace de chaque État et compte tenu des limites économiques et financières ;
- b) veille à ce que les coûts supplémentaires de toute mesure additionnelle de sûreté visant à répondre aux besoins spécifiques d'un autre État dont le niveau de menace diffère de celui de l'État fournisseur soient couverts par l'État demandeur ou la compagnie aérienne concernée ;
- c) élabore des programmes de formation dans le cadre d'une philosophie de réduction des coûts, en vue de prendre des mesures préventives qui tiennent compte de la protection des passagers, des membres d'équipage, du fret, des avions et des installations aéroportuaires contre les actes d'intervention illicite ;
- d) encourage la création de lignes de crédit non remboursables pour les pays en développement, en vue d'éviter que les exigences excessives liées à la mise en œuvre des mesures de sûreté ne se transforment en obstacles au développement du transport aérien de la région.