



## CONFÉRENCE DE HAUT NIVEAU DE L'OACI SUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION COMMUNIQUÉ

(MONTRÉAL, 12 — 14 SEPTEMBRE 2012)

La Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation, convoquée par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à son siège, à Montréal, s'est tenue du 12 au 14 septembre 2012 en présence de plus de 700 participants représentant 132 États membres et 23 organisations internationales et régionales et associations de l'industrie.

Reconnaissant le rôle crucial de l'aviation civile dans le développement économique mondial ainsi que les divers défis en matière de sûreté que le secteur du transport aérien international doit relever aujourd'hui, la Conférence a souligné :

- a) que des menaces crédibles existent et qu'il faut y répondre avec efficacité pour protéger l'aviation civile ;
- b) que le terrorisme ignore les frontières et que si on ne le combat pas, il peut infliger pertes de vies et blessures corporelles, perturber gravement l'aviation internationale, causer des dommages considérables aux équipements et installations d'aviation civile et miner la confiance du public dans le transport aérien ;
- c) la Résolution A37-17 (Déclaration sur la sûreté de l'aviation) et la stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (ICASS), qui renforce davantage la sûreté de l'aviation pour la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite ;
- d) les déclarations communes adoptées aux conférences régionales de l'OACI sur la sûreté de l'aviation tenues à Bahreïn, en Fédération de Russie, en Inde, en Malaisie, au Sénégal et au Venezuela ;
- e) l'importance de la coopération et de la coordination entre l'OACI, ses États membres, les organisations internationales et régionales, l'industrie et tous les autres acteurs pour la réalisation d'un niveau durable de sûreté de l'aviation ;
- f) que tous les États membres de l'OACI ont à cœur de se conformer aux normes et pratiques recommandées relatives à la sûreté de l'aviation qui figurent dans l'Annexe 17 — *Sûreté* et l'Annexe 9 — *Facilitation* à la Convention relative à l'aviation civile internationale de l'OACI, ainsi qu'à d'autres conventions relatives à la sûreté de l'aviation ;
- g) qu'il faut maintenir un équilibre entre les besoins en matière de sûreté, de facilitation, d'efficacité et d'efficience.

Consciente de ces facteurs, la Conférence :

- 1) a encouragé l'OACI, ses États membres et les acteurs de l'industrie à adopter une approche basée sur le risque pour œuvrer à la sûreté de l'aviation ;
- 2) a salué l'initiative de l'OACI d'établir un Énoncé de climat de risque fournissant de précieux renseignements à ses États membres et offrant aux États une méthode robuste pour développer plus avant leurs propres évaluations du risque à l'échelon national, s'ils décident d'y recourir ;
- 3) a demandé à l'OACI et à ses États membres d'envisager d'élaborer une approche davantage axée sur les résultats pour la réglementation de la sûreté de l'aviation, ce qui les aiderait à mieux définir les objectifs de sûreté de leurs mesures ;
- 4) a vivement encouragé l'OACI à accélérer l'adoption de nouvelles normes et pratiques recommandées sur la sûreté afin d'atténuer le risque concernant le fret et la poste aériens, sur la base de la mise en œuvre de chaînes d'approvisionnement sécurisées, de mesures de référence communes en matière de sûreté pour les aéronefs de passagers et les aéronefs de fret, et de mesures de sûreté renforcées pour le fret et la poste jugés à haut risque ;
- 5) a demandé à l'OACI, à l'Organisation mondiale des douanes, à l'Union postale universelle et à l'industrie de trouver d'autres synergies entre les impératifs de la sûreté de l'aviation, des douanes et de la poste, afin de faciliter le commerce tout en assurant la sûreté du fret aérien et de la poste aérienne ;
- 6) a reconnu que les menaces internes étaient réelles et, en conséquence, a prié instamment les États membres de l'OACI de mettre en place des mesures d'atténuation efficaces et d'adopter une norme de l'OACI révisée concernant l'inspection/filtrage des personnes autres que les passagers, dès que possible ;
- 7) a pris acte de la nécessité pour l'OACI et ses États membres de faire face à la menace que les explosifs sous forme de liquides, d'aérosols et de gels (LAG) continuent de constituer pour l'aviation civile internationale, en mettant notamment en œuvre les solutions technologiques nécessaires pour lever graduellement les restrictions imposées au transport de LAG dans les bagages de cabine ;
- 8) a demandé aux États membres de l'OACI de traiter les vols en provenance d'États où il y a inspection/filtrage des LAG et de la même façon que les vols en provenance d'États où il y a des restrictions en matière de LAG ;
- 9) a appuyé la transition du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) de l'OACI vers une méthode de surveillance continue qui combine une approche fondée sur les risques à des audits et des contrôles continus, tout en tenant compte des capacités de supervision des organisations nationales et régionales ;
- 10) a demandé à l'OACI de faire le meilleur usage possible des résultats des audits de l'USAP afin de définir et cibler les activités de renforcement des capacités de sûreté de l'aviation des États membres qui ont besoin d'aide ;
- 11) a encouragé les États membres à partager les résultats des audits de l'USAP sous une forme sûre et appropriée, afin de cibler les activités de renforcement des capacités et d'assistance technique dans les domaines où ces renseignements seraient les plus utiles ;

- 12) a pris acte des progrès réalisés dans la mise en œuvre de la stratégie OACI de renforcement des capacités de sûreté de l'aviation et a demandé à l'Organisation d'intensifier ses efforts, en se concentrant davantage sur les activités de renforcement des capacités aux fins de la sûreté du fret aérien et de la poste aérienne ;
- 13) a encouragé les États membres de l'OACI et les parties compétentes, telles que les organismes régionaux, à conclure des « accords de partenariat » avec l'Organisation afin d'organiser et d'exécuter des activités de renforcement des capacités, qui englobent toutes les parties intéressées et prévoient des engagements pris par tous les partenaires ;
- 14) a souligné qu'il importe de définir des mesures de sûreté efficaces, viables du point de vue opérationnel, durables sur le plan économique et qui tiennent compte de l'incidence sur les passagers ;
- 15) a vivement encouragé les États membres de l'OACI à examiner entre eux des arrangements de reconnaissance mutuelle, notamment le « contrôle unique de sûreté », qui reconnaissent l'équivalence de leurs mesures de sûreté de l'aviation dans la mesure où elles donnent les mêmes résultats et qui sont fondés sur un processus de validation complet et continu convenu et un échange efficace de renseignements sur leurs systèmes respectifs de sûreté de l'aviation ;
- 16) a approuvé comme principes clés régissant la coopération dans le domaine de la sûreté de l'aviation internationale : a) le respect de l'esprit de coopération défini dans les accords sur les services aériens bilatéraux et/ou multilatéraux ; b) la reconnaissance de l'équivalence des mesures de sûreté ; et c) l'accent mis sur les résultats en matière de sûreté ;
- 17) a encouragé les États membres de l'OACI à renforcer la sûreté de l'aviation en normalisant les formats des documents de voyage et de transmission électronique des données sur les passagers aux autorités nationales, tout en veillant à la protection de la vie privée et des libertés civiles des passagers, et à renforcer la sûreté des documents de voyage en participant au service de validation des passeports électroniques appelé Répertoire de clés publiques (RCP) de l'OACI ;
- 18) a demandé à l'OACI de se pencher sur des questions en émergence telles que la sûreté de la gestion du trafic aérien (à savoir la sûreté des services et installations de navigation aérienne), la sûreté côté ville et les cybermenaces ;
- 19) a appuyé les initiatives prises par l'OACI en coopération avec les acteurs de l'industrie et les équipementiers, concernant l'élaboration de la prochaine génération de processus d'inspection/ filtrage des passagers et du fret, compte tenu des progrès technologiques et des résultats visés en matière de sûreté, ainsi que la formulation de recommandations visant la modernisation des cadres réglementaires s'il y a lieu ;
- 20) a encouragé vivement les États à ratifier les instruments juridiques internationaux les plus récents régissant la sûreté de l'aviation, à savoir la Convention de Beijing et le Protocole de Beijing de 2010.