



NOTE D'INFORMATION

CONFÉRENCE DE HAUT NIVEAU SUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION (HLCAS)

Montréal, 12 – 14 septembre 2012

- | | | |
|--------------------------|-----|---|
| Point de l'ordre du jour | 1 : | Énoncé OACI du contexte de risque à l'échelle mondiale |
| Point de l'ordre du jour | 2 : | Renforcer la sûreté du fret aérien |
| Point de l'ordre du jour | 3 : | Combattre la menace interne |
| Point de l'ordre du jour | 4 : | Évolution du processus d'audit de sûreté de l'aviation – transparence |
| Point de l'ordre du jour | 5 : | Renforcement des capacités et assistance technique |
| Point de l'ordre du jour | 6 : | Assurer la pérennité des mesures de sûreté de l'aviation – équivalence |
| Point de l'ordre du jour | 7 : | Rôle du Programme de documents de voyage lisibles à la machine (DVLM), des renseignements préalables concernant les passagers (RPCV) et du dossier passager (PNR) |
| Point de l'ordre du jour | 8 : | Stimulation des développements technologiques et de l'innovation |
| Point de l'ordre du jour | 9 : | Questions diverses |

POSITION DE CUBA SUR CHAQUE POINT DE L'ORDRE DU JOUR

(Note présentée par Cuba)

1. INTRODUCTION

1.1 Conformément à la Note de travail n° 1 (HLCAS-WP/1) présentée par le secrétariat au sujet de l'ordre du jour, du programme provisoire et de l'organisation de la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation, et selon laquelle, dans la mesure du possible, la Conférence se déroulera sans papier et seule la documentation produite pendant la Conférence sera distribuée sous forme imprimée, Cuba résume dans la présente Note d'information sa position sur chaque point de l'ordre du jour de la Conférence, conformément au libellé de l'annexe A, de la communication SD39/1-12/6 relative aux problèmes clefs qui touchent la sécurité de l'aviation et au sujet desquels il faut prendre une décision, ainsi que sur d'autres problèmes qui seront analysés par la Conférence.

2. POSITION DE CUBA SUR CHAQUE POINT DE L'ORDRE DU JOUR DE LA CONFÉRENCE

2.1 Point 1 : Énoncé OACI du contexte de risque à l'échelle mondiale

2.1.1 La Résolution A37-17 adoptée par la 37e session de l'Assemblée et la Déclaration sur la sûreté de l'aviation ont permis de jeter les bases pour inclure dans les recommandation d'amendement de l'Annexe 17 et les autres documents de réglementation de l'OACI la nécessité d'évaluations fondées sur l'analyse des risques. Aussi le Groupe d'experts sur la menace et les risques (WGTR) a-t-il soumis au Groupe d'experts AVSEC un projet de texte relatif à un Énoncé du contexte de risque que les États pourraient adopter comme méthodologie pour appuyer leurs propres évaluations des risques selon une

¹ Les traductions du document original en anglais sont fournies par Cuba

analyse exhaustive des diverses menaces qu'encourt l'aviation civile à partir des actions de renseignement et des échanges d'informations.

2.1.2 Cuba reconnaît le travail fait par le Groupe d'experts de la sûreté relativement à la préparation d'un Énoncé OACI du contexte de risque auquel fait face la sûreté de l'aviation à l'échelle mondiale, lequel offrira une description actualisée périodiquement de la situation de menaces et de risques régnant dans le monde, tout en fournissant aux États membres des données utiles sur la sûreté de l'aviation qui leur permettront d'améliorer constamment leurs programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile.

2.2 **Point 2 : Renforcer la sûreté du fret aérien**

2.2.1 Cuba est d'accord avec l'approche selon laquelle la manière la plus efficace de contrecarrer la menace terroriste constante est d'individualiser et de comprendre les risques potentiels qui touchent l'aviation civile en général et en particulier les biens qu'elle transporte (passagers, bagages, fret et poste) et qui peuvent aussi en provenir, ainsi que de réagir face à ces risques.

2.2.2 Cuba appuie le projet de principes clés sur la sûreté du fret et de la poste aériens exposé à l'annexe de la Note de travail WP/12 et concernant la façon de renforcer la sûreté du fret aérien (présentée par un groupe important de pays et d'organisations).

2.2.3 Cuba appuie la recommandation que ces principes clés servent de guide général et déterminent l'orientation de politique des travaux de l'OACI et des États contractants dans le domaine de la sûreté du fret et de la poste aériens. Principes proposés :

- 1) Un système de sûreté solide, durable et résistant du fret aérien est essentiel.
- 2) La mise en oeuvre efficace de normes de sûreté strictes renforce la sûreté du fret et de la poste aériens à l'échelle mondiale.
- 3) Il convient d'adopter, en matière de sûreté du fret et de la poste aériens, une démarche axée sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement.
- 4) La supervision et le contrôle de la qualité de la sûreté du fret aérien sont essentiels à la solidité et à la sûreté de la chaîne d'approvisionnement.
- 5) La coopération et la coordination internationales sont des éléments clés de la sûreté de la chaîne d'approvisionnement mondiale du fret et de la poste aériens.
- 6) L'assistance technique et le renforcement des capacités sont nécessaires.

2.3 **Point 3 : Combattre la menace interne**

2.3.1 Cuba reconnaît que la façon la plus efficace de contrecarrer la menace terroriste incessante est d'individualiser et de comprendre les risques potentiels qui touchent l'aviation civile en général et en particulier les biens qu'elle transporte (passagers, bagages, fret et poste) et qui peuvent aussi en provenir, ainsi que de réagir face à ces risques.

2.3.2 Cuba estime qu'il est très difficile de prévenir, de détecter et de contrecarrer un acte d'intervention illicite réalisé avec l'appui interne de personnes autres que des passagers auxquelles est accordé un accès aux zones de sûreté à accès réglementé, même si leurs antécédents ont été vérifiés.

2.3.3 Cuba a présenté une Note d'étude sur ce point de l'ordre du jour, dans laquelle la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation est invitée à évaluer la possibilité qu'à l'amendement 13 de l'annexe 17, le libellé de la norme 4.2.6 soit modifié comme suit :

« Chaque État contractant veillera à ce que les personnes autres que les passagers, de même que les articles qu'elles transportent, auxquelles est accordé un accès aux zones de sûreté à accès réglementé fassent l'objet d'une inspection/filtrage à 100%. »

2.4 Point 4 : Évolution du processus d'audit de sûreté de l'aviation – transparence

2.4.1 Cuba, tout en reconnaissant le rôle actif et important qu'a joué l'USAP pour renforcer et élever le niveau de sûreté de l'aviation des États, appuie la mise en œuvre, dans le cadre de l'USAP, d'activités et de méthodologies d'audit qui s'avèreraient les mieux appropriées au renforcement permanent de la sûreté de l'aviation civile internationale, qui tiendraient compte en même temps des principes d'universalité et de confidentialité et qui associeraient les résultats des audits à l'apport d'une assistance spécifique et aux efforts de renforcement des capacités.

2.4.2 Cuba appuie les conclusions émises par le Secrétariat dans sa Note de travail WP/4 relativement à une transition du Programme universel OACI d'audits de sûreté (USAP) vers une méthode viable et souhaitable pour l'avenir de l'USAP par l'instauration d'une méthode de surveillance continue (CMA), qui combine celle-ci avec une approche basée sur le risque pour l'audit, afin de l'appliquer à tous les États membres de l'OACI dans le cadre fixé dans le plan de transition, afin de renforcer la qualité et l'efficacité de la sûreté de l'aviation civile internationale.

2.4.3 Cuba appuie de même les conclusions émises par le Secrétariat dans sa Note de travail WP/3 relativement au concept d'une transition du Programme universel OACI d'audits de sûreté, et dans laquelle il est réaffirmé la nécessité d'améliorer la transparence des résultats des audits USAP afin de garantir un équilibre approprié entre la nécessité de communiquer aux États les carences de leur ressort et les intérêts d'autres États en ce qui concerne lesdites carences, en tenant dûment compte de la nécessité de maintenir l'information sensible en matière de sûreté de l'aviation hors du domaine public, ce qui est un facteur clef pour renforcer encore plus la sûreté de l'aviation à l'échelle mondiale.

2.4.4 Cuba a toujours contribué au Programme universel d'audits de sûreté (USAP) de l'aviation en participant aux audits réalisés à différents États par un spécialiste certifié comme auditeur de l'OACI, à des équipes d'auditeurs internationaux durant les premier et deuxième cycles de l'USAP.

2.5 Point 5 : Renforcement des capacités et assistance technique

2.5.1 Cuba reconnaît que l'apport d'une assistance implique, comme condition préalable, la fixation de priorités selon les risques et le degré de préparation de l'État faisant face à des problèmes.

2.5.2 Cuba exprime sa disposition à fournir une assistance technique et considère comme très important le renforcement des capacités concernant l'offre d'instruction en tant que moyen essentiel pour élever le niveau de sûreté de l'aviation, surtout dans les États qui en auraient le plus besoin.

2.6 Point 6 : Assurer la pérennité des mesures de sûreté de l'aviation – équivalence

2.6.1 Cuba reconnaît et appuie les conclusions et recommandations émises par le Secrétariat dans sa Note de travail WP/13 au sujet de la pérennité des mesures de sûreté de l'aviation :

- Que la durabilité des mesures et des arrangements de sûreté de l'aviation constitue une question stratégique importante pour toutes les entités qui ont des responsabilités en matière de sûreté.

- Que les mesures de sûreté fondées sur les risques, les mesures de sûreté axées sur les résultats, la rationalisation des mesures de sûreté, l'optimisation de la technologie, la reconnaissance mutuelle des équivalences et la sûreté unique, l'harmonisation et la préparation aux cas de crise sont des principes et des pratiques de politique dont la mise en oeuvre peut contribuer de façon significative à la durabilité des mesures et des arrangements en matière de sûreté de l'aviation.
- Qu'il faudrait insister davantage sur la nécessité d'un équilibre approprié entre l'efficacité des mesures de sûreté et la facilitation.
- Que les États adoptent les principes et pratiques de politique décrites dans la présente note de travail afin de garantir la durabilité de leurs programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile.
- Que l'OACI élabore et fasse la promotion d'éléments indicatifs pour aider les États dans leurs efforts en vue de maintenir des programmes nationaux durables de sûreté de l'aviation civile ;
- Que l'OACI, les États et toutes parties prenantes collaborent pour élaborer et mettre en oeuvre des moyens en vue d'assurer une sûreté de l'aviation durable.

2.7 **Point 7 : Rôle du Programme de documents de voyage lisibles à la machine (DVLM), des renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et du dossier passager (PNR)**

2.7.1 Cuba a mis en oeuvre et applique les réglementations établies dans le document 9303 relatives aux documents de voyage lisibles à la machine et travaille à l'introduction de passeports à capacité d'identification biométrique.

2.7.2 Cuba appuie les initiatives visées dans la Note de travail WP/2, présentée par le Secrétariat, afin d'uniformiser les systèmes d'échange de renseignements RPCV/PNR et donc d'élever l'efficacité dans l'utilisation de ces renseignements aux fins de sûreté de l'aviation, et elle considère important de travailler à la mise en oeuvre d'un système RPCV interactif (RPCV-i) en tant qu'alternative efficace aux fins de la sûreté de l'aviation.

2.8 **Point 8 : Stimulation des développements technologiques et de l'innovation**

2.8.1 Cuba reconnaît et apprécie les avancées technologiques qui permettent d'améliorer l'efficacité et l'efficience de la sûreté de l'aviation. Bien qu'elle ait aussi consenti des efforts pour mettre en oeuvre la prohibition de liquides, aérosols et gels (LAG), elle se heurte toutefois à des grosses difficultés pour acquérir les technologies d'inspection permettant de détecter des explosifs liquides, ce qui l'empêche d'éliminer graduellement certaines restrictions concernant les LAG dans des bagages à main.

2.8.2 Cuba estime néanmoins que la carence de technologies de détection ne doit pas limiter les inspections de sûreté requises, car des alternatives comme la technique canine, l'inspection manuelle et d'autres s'avèrent hautement efficaces si elles sont dûment utilisées.

2.9 **Point 9 : Questions diverses : État des efforts régionaux en matière de sûreté de l'aviation**

2.9.1 Cuba estime que la coopération régionale a permis de renforcer la sûreté de l'aviation et apprécie à leur juste valeur les résultats des conférences régionales sur la sûreté de l'aviation qui se sont tenues ces deux dernières années.

2.9.2 Elle a accueilli – afin d’œuvrer de concert – des représentants et spécialistes de plusieurs États et exploitants aériens qui ont été autorisés à visiter ses installations aéroportuaires afin d’observer dans quel mesure elle applique les mesures concernant la sûreté de l’aviation. Des échanges d’expériences et d’informations d’intérêt mutuel et de grande utilité ont eu lieu en matière de sûreté de l’aviation.

2.9.3 Cuba a continué de coopérer avec d’autres États de la région d’une manière officielle et opportune à des fins d’échanges d’information confidentielle sur la sûreté de l’aviation et elle a mis en œuvre des exigences de sûreté d’autres États et exploitants aériens pour des motifs de menaces ciblées sur un vol déterminé ou sur un certain nombre d’opérations durant des périodes de temps déterminées.

3. CONCLUSIONS

3.1 La sûreté de l’aviation constitue en soi, par essence, un défi car il s’agit d’une question foncièrement complexe qui implique des facteurs techniques, économiques, juridiques et politiques, et a aussi des implications en matière de sécurité nationale. Elle exige donc une évaluation constante des menaces et de risques concrets afin que les États soient à même de mettre en place des mesures permettant de contrecarrer les menaces terroristes d’une manière efficace et harmonieuse.

3.2 Cuba estime qu’une grande occasion s’offre de renforcer la coopération entre tous les États des régions et du monde, ce qui sera une prémisses pour constituer un front commun en matière de prévention des actes d’intervention illicite visant l’aviation civile internationale et une contribution indéniable à la lutte contre le terrorisme et pour la paix mondiale. À ces fins, Cuba :

- Réaffirme que l’Organisation de l’aviation civile internationale est l’organe directeur en matière de sûreté de l’aviation et qu’elle dispose de toutes les facultés inhérentes à sa conditions d’institution spécialisée de l’Organisation des Nations Unies.
- Considère, à titre de concept, qu’il existe, non des pays terroristes, mais des terroristes dans des pays où ils vivent ou y bénéficient d’une protection, et qui pourraient ourdir et réaliser des actions, définies comme des actes d’intervention illicite, contre la sûreté de l’aviation.
- Réitère son appui – tout en exigeant l’application – à la Résolution 17 de la 37e Assemblée, laquelle : « *Invite tous les États contractants à confirmer leur ferme soutien à la politique établie de l’OACI en appliquant, individuellement et en coopération les uns avec les autres, les mesures de sûreté les plus efficaces, afin de prévenir les actes d’intervention illicite et d’en punir les auteurs, organisateurs, commanditaires, et bailleurs de fonds des conspirateurs.* »
- Dénonce le fait que, trente-cinq après le criminel sabotage en plein vol d’un aéronef cubain qui a causé la mort de soixante-treize personnes et qui a été condamné par la 22e Assemblée de l’OACI, ce méfait abominable reste toujours impuni et que l’article 2 de la Résolution A/22-5 n’ait toujours pas été appliqué.