

Papier d'intention pour le Comité de la sûreté aérienne

Les sujets présentés devant le Comité de la sûreté aérienne sont : Mise en place d'un système de gestion et d'une culture positive de la sécurité; et Politique de sûreté aérienne, facilitation et identification du passager. Le Japon considère impératif le renforcement des dispositifs de sécurité et des politiques de sûreté axés sur la coopération internationale, le développement et le respect de la souveraineté étatique, afin de faire face aux différentes menaces qui planent sur l'aviation civile internationale.

I. Mise en place d'un système de gestion et d'une culture positive de la sécurité

Le Japon prend note des différents mécanismes de sécurité aérienne, en plus de l'augmentation du trafic aérien depuis les quinze dernières années, et est conscient de la nécessité de la mise en place de nouveaux systèmes de gestion de la sécurité améliorés. Avec l'augmentation continue du trafic aérien, les mécanismes de sécurité et de sûreté ainsi que de développement se doivent de se renouveler au même rythme. Avec approximativement 37 millions de départs en provenance d'aéroports internationaux en 2017, soit une augmentation d'environ 7,6% du trafic aérien entre 2016 et 2017, le Japon voit l'importance de remettre au goût du jour les différents mécanismes de sécurité aérienne de façon à intégrer les pays en développement et à promouvoir la sécurité autour du globe. De plus, malgré une baisse importante du nombre d'accidents aériens, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) doit désormais jongler avec les différents mécanismes de gestion de la sécurité.

Conformément à l'Annexe 19 *Gestion de la Sécurité de la Convention de Chicago*, qui favorise la mise en place d'une gestion proactive de la sécurité au sein de l'aviation civile internationale, le Japon a instauré lui-même un programme national de gestion de la sécurité (PNS) dans lequel il a mis en place des mécanismes de vérification des systèmes de maintenance des appareils, un système de mise à niveau des équipages et du personnel, ainsi que des mesures d'inspections des équipements et aéronefs japonais et étrangers. Suivant le *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP), ainsi que le *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP), deux instruments qui fixent les objectifs de navigation aérienne et qui permettent aux États membres de faire avancer leurs outils de navigation aérienne en fonction de leurs besoins opérationnels, le Japon a établi ses propres standards de sécurité aérienne. Parmi ceux-ci, nous retrouvons l'amélioration de la collecte d'information et de la transmission de direction aux aéronefs et ce, en utilisant un nouveau système de gestion de crise aéroportuaire qui a la capacité de transmettre en direct les informations. Par ailleurs, le Japon, en fonction de son programme national, a renforcé la sécurité au sein de ses compagnies aériennes en vertu de l'Annexe 19; depuis avril 2011, de par son système de gestion de la sécurité (SGS), le Japon requiert désormais que les standards de sécurité des compagnies aériennes soient révisés à la hausse. En effet, dans le rapport 2017-2019 sur le *Plan mondial pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (Doc 10004), l'OACI a relevé trois principales priorités dans la sécurité : événements de sécurité sur les pistes, perte de contrôle en vol et vol contrôlé à l'atterrissage. L'OACI, et désormais le Japon, se basent ainsi sur ces trois risques majeurs comme ligne directrice pour les analyses et stratégies de sécurité.

Dans l'idée de renforcer l'atteinte des Objectifs de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030 et de renforcer la sécurité du côté des pistes des aéroports, le Japon propose la création d'un fonds d'investissement afin de financer l'entretien des pistes de décollage et d'atterrissage dans les pays en développement (PED) et en voie de développement (PVD). Ces fonds proviendraient en partie du budget de l'OACI et des contributions des États membres, dont le Japon qui est un des principaux donateurs. En effet, le Japon représentait en 2013 à lui seul 9% des contributions étatiques. De plus, dans une optique d'harmonisation des programmes nationaux de sécurité, le Japon propose la mise en place d'un forum

annuel ou biennal accueillant non seulement les États et les acteurs non-gouvernementaux, mais aussi les citoyens afin de renforcer la culture positive de la sécurité. Ce forum servirait de nouvelle plateforme d'échange entre les États membres et autres acteurs sur les différents mécanismes de gestion de la sécurité. Ainsi, les États pourront échanger leurs diverses techniques ou plans de sécurité. Ces forums prendront la forme de symposiums internationaux et auront lieu dans différents pivots géostratégiques de l'aviation. Ces derniers seront accessibles au public afin d'en faire une plateforme de promotion de la sécurité aérienne.

II. Politique de sûreté aérienne, facilitation et identification du passager

C'est à la suite des attaques terroristes du 11 septembre 2001 à New York que la communauté de l'aviation civile internationale a décidé de renforcer ses dispositifs de sûreté. Malgré l'amélioration de ces dispositifs, l'aviation demeure une cible privilégiée pour les attaques terroristes. Entre 2011 et 2016, l'aviation civile a enregistré 69 actes d'intervention illicite. C'est entre autres en raison des progrès techniques réalisés par les groupes terroristes et à cause de l'augmentation constante du trafic aérien international que le Japon souhaite, de pair avec les États membres de l'OACI, se pencher davantage sur la question de la sûreté de l'aviation civile internationale.

Conformément à l'Annexe 17 *Sûreté - Protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite* de la *Convention de Chicago*, et conformément à l'Annexe 9 *Facilitation* de la même convention, le Japon oriente son programme de sûreté nationale de manière à améliorer la capacité de dépistage par le partage de technologies et à favoriser la coopération internationale par la recherche et le développement. Le Japon fait, de plus, la promotion de l'importance du travail bilatéral et multilatéral et travaille avec ambition à faciliter le déplacement des passagers de manière à renforcer la sûreté, par exemple grâce à la biométrie. C'est depuis les attaques du 11 septembre 2001 et dans l'esprit du *Manuel de la sûreté pour la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite* (Doc 8973) que le Japon a renforcé ses normes de sûreté. Le Japon est également devenu un pionnier en matière de système de détection d'explosifs et de méthode d'urgence en cas de détournement d'avions ou d'actes terroristes, ce qui va de pair avec la résolution 2309 du Conseil de sécurité des Nations Unies (2016) portant sur les menaces contre la paix et la sécurité internationale résultant d'actes de terrorisme, et avec la résolution A39-18 de l'Assemblée de l'OACI qui porte sur la politique permanente de l'organisation relativement à la sûreté de l'aviation. Ainsi, le bureau de l'aviation civile japonais (BACJ), selon les normes établies par l'OACI, s'acquitte de sa responsabilité nationale en établissant des normes et des mécanismes de surveillance et en contribuant fortement au budget des activités de sûreté aérienne.

Dans un premier temps, dans un objectif de réduction de la vulnérabilité du côté ville des aéroports, le Japon fait la promotion de son *In-Line Screening System*, un mécanisme qui renforce les mesures de sûreté en permettant une meilleure analyse du contenu des bagages. En effet, en raison de l'augmentation des capacités techniques des groupes terroristes, le côté ville des aéroports peut être perçu comme le maillon faible du dispositif de sûreté de l'aviation civile. C'est pourquoi le Japon encourage les États membres à adopter son système de détection d'engins explosifs ou à développer un système similaire afin de prévenir l'entrée d'explosifs à bord des aéronefs le plus rapidement possible. Afin d'assurer la réalisation de ce projet, le Japon est ouvert aux échanges de connaissances pour faciliter l'utilisation du système dans les aéroports extérieurs, et pour améliorer la performance de celui-ci. Dans un deuxième temps, le Japon propose une démarche coopérative afin d'aider les PED et les PVD à faire la transition vers des formalités administratives électroniques. Cette coopération se concrétisera par une aide économique et par un échange de connaissances et d'informations afin d'encourager le développement de ces États. Cette transition vers l'électronique permettra la facilitation de l'identification des employés aéroportuaires, des membres d'équipages et des voyageurs. L'État du Japon croit fermement que toutes ces mesures, si elles sont élaborées en coopération avec les États membres de l'OACI, pourront améliorer la sûreté aérienne internationale.