



DEUXIÈME CONFÉRENCE DE HAUT NIVEAU SUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION (HLCAS/2)

Montréal, 29 et 30 novembre 2018

Point 4 : Améliorer les synergies avec d'autres domaines

APPROCHE COMMUNE ENVERS LES MENACES POUR LA SÉCURITÉ FRONTALIÈRE ET LA SÛRETÉ AÉRIENNE DANS LES AÉROPORTS

(Note présentée par le Conseil international des aéroports
et l'Association du transport aérien international)

SOMMAIRE

Les aéroports peuvent servir de plateformes pour une variété d'activités illicites, allant de la contrebande et la fraude au terrorisme. Un certain nombre de services et d'organismes sont actifs dans les aéroports, afin d'éviter, de détecter ou de dissuader ces activités. Les initiatives mises en place par un service ou un organisme pourraient être bénéfiques à un autre, mais ils manquent souvent de coordination entre eux. Les chevauchements affectent négativement les ressources précieuses des aéroports, l'utilisation des deniers publics et le temps des passagers. Cette note de travail propose un référentiel pour les partenariats entre plusieurs services ou organismes pour répondre à l'ensemble des menaces contre la sûreté affectant les aéroports et pour parvenir à utiliser les ressources disponibles de manière plus efficace.

Les mesures à suivre par la Conférence de haut niveau sur la sûreté aérienne sont décrites au paragraphe 5.

1. INTRODUCTION

1.1 Les aéroports sont le point de départ de nombreux voyages et d'interactions importantes, ainsi qu'un point de rencontre pour les familles et les amis. Malheureusement, les aéroports constituent également une plateforme pour les personnes mal intentionnées, qui y mènent des activités illégales, notamment la criminalité, la contrebande et le terrorisme.

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'ACI et l'IATA.

1.2 Des événements récents ont mis en évidence le potentiel de chevauchement entre les mandats de la sécurité nationale, de la sécurité frontalière et de la sûreté aérienne. La résolution du Conseil de sécurité des Nations Unies n° 2178 (2014) reconnaît par ailleurs que les initiatives de contrôle frontalier telles que la collecte des renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et les données des dossiers passagers (PNR) peuvent aider la lutte contre le terrorisme en détectant les mouvements de combattants étrangers.

1.3 En outre, l'industrie du transport aérien se trouve impliquée de par ses responsabilités dans la lutte contre la traite des personnes et le trafic illégal d'espèces sauvages, en reconnaissant le rôle important que son personnel peut jouer dans l'identification et la dénonciation d'activités douteuses.

1.4 Ces développements indiquent que des progrès sont faits dans l'élimination des cloisonnements entre la sûreté aérienne (couverte par l'Annexe 17) et la sécurité frontalière (en partie couverte par l'Annexe 9). En effet, le partage d'information et de renseignements entre les diverses autorités présente des avantages pour la lutte contre un certain nombre de menaces. Des études ont montré un lien possible, voire une « imbrication », entre le crime organisé et le terrorisme. Cependant, les domaines de synergie et le référentiel de coopération n'ont pas été clairement définis. Cette situation exerce des pressions et des chevauchements au niveau national et au niveau des aéroports.

2. LES CHEVAUchemENTS CRÉENT UNE PRESSION SUR LES RESSOURCES ET SUR L'INFRASTRUCTURE

2.1 Un certain nombre de services et d'organismes sont actifs dans les aéroports, avec des mandats différents : cela comprend notamment des services de forces de l'ordre, le service des douanes, le service de l'immigration, les services de santé et de quarantaine, ainsi que la sûreté aérienne. Les ressources, les efforts et les équipements sont souvent dupliqués pour répondre à des besoins différents. Par exemple, des appareils à rayons X peuvent être utilisés dans les zones de départ, de transfert et d'arrivée des aéroports, afin d'identifier divers articles qui présentent un intérêt. Des profileurs, qui détectent les personnes aux comportements anormaux, peuvent être présents à différents points pour surveiller différents types de comportements.

2.2 Ces chevauchements créent des défis pour les autorités (coûts pour les contribuables en raison du personnel et du matériel de détection nécessaires), pour les aéroports (espace requis pour les divers contrôles), pour les compagnies aériennes et pour les passagers (délais supplémentaires pour le contrôle frontalier). Des coûts plus élevés sont très probables pour tous les intervenants. Ces défis ne feront qu'augmenter avec la forte croissance du trafic aérien dans les prochaines années.

2.3 En l'absence d'efforts de collaboration, la situation peut créer des points de pressions supplémentaires. Par exemple, les points de contrôle de sécurité au niveau des transferts peuvent recevoir des tâches de détection au-delà de leur domaine de compétences, par exemple la détection de stupéfiants ou d'espèces sauvages illégales. Ces responsabilités supplémentaires peuvent avoir une incidence sur la capacité des agents de se concentrer sur la détection d'engins explosifs improvisés (EEI) et les articles interdits par la sûreté aérienne.

3. CERTAINES MESURES PERMETTENT DE RÉPONDRE À LA FOIS AUX MENACES POUR LA SÉCURITÉ FRONTALIÈRE ET POUR LA SÛRETÉ AÉRIENNE

3.1 L'ACI et l'IATA proposent que les États contractants adoptent des cadres de coopération plus ambitieux entre la sûreté aérienne et la sécurité frontalière. Ces cadres de coopération devraient reconnaître que certaines mesures en place dans les aéroports peuvent aider à répondre à la fois aux besoins de la sécurité frontalière et de la sûreté aérienne. Cela inclut notamment :

- **Échange d'information et de renseignements concernant les menaces** : cette couche de sécurité peut aider à identifier un éventail de personnes présentant un intérêt. L'OACI et ses États contractants devraient mettre en œuvre la nouvelle Norme 3.1.4 de l'Annexe 17 (Amendement 16) et continuer à promouvoir l'échange d'information entre les divers services, les organismes et l'industrie, pour ce qui concerne les personnes présentant un intérêt et les nouvelles stratégies utilisées.
- **Analyse et surveillance des comportements** : les aéroports membres de l'ACI ont fait état de succès lors de l'introduction de programmes d'analyse du comportement. Cependant, la plupart des cas sont liés à des activités criminelles, comme la fraude, le vol, la contrebande et le blanchiment d'argent. La détection des comportements suspects ne devrait pas se limiter à ceux présentant une menace pour la sûreté aérienne (comme décrit dans la Pratique recommandée 4.1.3 de l'Annexe 17) et le système pourrait être renforcé par une coopération entre les services, les organismes et les parties prenantes déployant de tels programmes. Les programmes d'analyse de comportement doivent être mis en œuvre en coopération avec tous les services frontaliers, la sûreté aérienne et les services des forces de l'ordre/de police.
- **Formation de sensibilisation et culture de la sûreté** : promouvoir une culture de sûreté bien ancrée dans les aéroports est un outil puissant, qui peut aider à détecter les activités suspectes. Cela comprend de la formation et des campagnes pour inciter à signaler toutes les activités illégales possibles par des membres du personnel interne, ainsi que par les passagers et les visiteurs. Comme les indicateurs peuvent pointer vers différents types d'activités, des initiatives liées à la culture de la sûreté doivent être développées en coopération avec tous les services frontaliers, la sûreté aérienne et les services des forces de l'ordre/de police.
- **Contrôles de sécurité et échange d'images** : l'émergence du traitement distant ou centralisé des images et du multiplexage des images par rayons X ouvrent des possibilités de partage des images avec d'autres parties prenantes, telles que le contrôle frontalier et les transferts aux aéroports. Un tel échange d'images permettrait aux agents de sûreté aérienne de se concentrer sur leur mandat de base (l'identification d'engins explosifs improvisés (EEI) et d'autres articles interdits), tout en permettant aux autres parties autorisées de se concentrer sur d'autres menaces, telles que le trafic illégal de stupéfiants ou d'espèces sauvages. L'ACI animera une session lors de la Journée de l'engagement de l'industrie du Symposium AVSEC de l'OACI, afin d'explorer ces concepts innovants.
- **Données sur les passagers et le fret** : l'Annexe 9 de l'OACI comprend déjà deux pratiques recommandées visant à encourager les États contractants à établir un guichet unique² pour faciliter le dépôt de données sur les passagers (données RPCV et PNR) et le fret à un point d'entrée unique, avant de les distribuer à tous les organismes pertinents, notamment les services des douanes et de l'immigration. La coopération et l'échange de données avec

² Annexe 9, édition 15, Pratique recommandée 4.17.1 (guichet unique pour les données relatives au fret) et Pratique recommandée 9.1 (guichet unique pour les données relatives aux passagers)

d'autres organismes gouvernementaux, y compris les autorités de sûreté aérienne, devraient être encouragés pour permettre une approche de contrôle des passagers et du fret basée sur les risques. En outre, l'adoption de systèmes RPCV interactifs permettrait de prendre des mesures appropriées avant le départ des vols.

4. UNE APPROCHE DE PARTENARIAT POUR OFFRIR DES INITIATIVES PLURIORGANISMES DANS LES AÉROPORTS

4.1 La Norme 8.19 de l'Annexe 9 de l'OACI exige que les États contractants instituent un comité national de facilitation du transport aérien et des comités de facilitation d'aéroport en vue de coordonner les activités de facilitation entre les différents ministères, institutions et autres organismes nationaux, ainsi qu'avec les exploitants d'aéroports et d'aéronefs. Bien que ces organismes de coordination soient utiles en théorie, en pratique, lorsqu'ils existent, ils se rencontrent rarement et fournissent seulement une plateforme d'échange d'information.

4.2 L'ACI et l'IATA suggèrent aux États contractants de mettre en place des partenariats entre les organismes gouvernementaux, les aéroports et les intervenants de l'industrie, afin de s'entendre sur des initiatives d'intérêt commun et de les livrer conjointement. Le référentiel pour de tels partenariats devrait clarifier le financement d'initiatives conjointes. Leur objectif devrait être d'améliorer la sécurité nationale tout en assurant une utilisation plus efficace de l'espace aéroportuaire, des ressources publiques et du temps des passagers dans les aéroports.

4.3 Un exemple d'une éventuelle amélioration qui contribuerait directement à aider l'industrie à gérer efficacement la croissance prévue du nombre de passagers est le concept d'un système de points de contrôle de sûreté et d'immigration intégrés au départ. Configurer ces deux contrôles de cette manière accroît la possibilité pour les autorités compétentes d'appliquer une approche de sécurité basée sur les risques pour le contrôle physique et le contrôle d'identité des passagers au départ, ainsi qu'une utilisation efficace de l'espace de l'aéroport lorsque des contraintes d'infrastructure existent.

4.4 Dans ce contexte, l'OACI pourrait envisager de rapprocher les activités de sécurité frontalière et de sûreté aérienne, et évaluer les synergies potentielles entre les dispositions pertinentes de l'Annexe 9 et de l'Annexe 17, afin de mettre en œuvre de nouvelles solutions.

4.5 Ces concepts pourraient être étudiés plus en détail par un groupe de travail conjoint de l'OACI sur la sécurité frontalière et la sûreté aérienne, composé d'experts des panels de la facilitation et de la sûreté aérienne.

5. MESURES À SUIVRE PAR LA CONFÉRENCE DE HAUT NIVEAU

5.1 La Conférence de haut niveau sur la sûreté aérienne est invitée à :

- a) encourager les États constituants à envisager des partenariats pluriorganismes, afin d'attaquer conjointement l'éventail de menaces pour la sécurité frontalière et la sûreté aérienne dans les aéroports et à bord des compagnies aériennes.
- b) demander à l'OACI de présenter des propositions pour rapprocher les activités de sécurité frontalière et de sûreté aérienne.