



NOTE DE TRAVAIL

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

Montréal, 12 – 14 septembre 2012

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

SÛRETÉ DE L'AVIATION

(Note présentée par l'Union européenne et ses États membres¹ et par les États membres² de la Conférence européenne de l'aviation civile)

SOMMAIRE

La présente note fait l'analyse de questions relevant du point 8 de l'ordre du jour : Stimulation des développements technologiques et de l'innovation. Le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation a examiné ce point à sa dernière réunion, en mars 2012, ce qui a facilité et orienté la suite des travaux.

Suite à donner : la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation est invitée à entériner les mesures proposées au paragraphe 2.

1. INTRODUCTION

1.1 Dans le domaine de la sûreté de l'aviation, la technologie et l'innovation sont des armes indispensables contre le terrorisme. Les exploitants se tournent aujourd'hui de plus en plus vers des solutions technologiques qui présentent des qualités de détection, de dissuasion et d'automatisation fiables, précises et efficaces.

1.2 En ce qui concerne les explosifs liquides, les États membres de l'OACI sont tenus de prendre mesures pour contrer cette menace. Il faudra au besoin préciser les obligations internationales à cet égard pour s'assurer que les contrôles de sûreté conçus par l'OACI, tels que les restrictions ou l'inspection/filtrage, sont appliqués de manière à réduire cette menace. Il faut appliquer une solution technologique pour détecter les explosifs liquides et permettre de nouveau aux passagers de voyager avec des liquides non dangereux, c'est-à-dire pour revenir à l'époque d'avant 2006, année de la mise en vigueur des restrictions. Vu la disponibilité de plus en plus grande d'équipement d'inspection/filtrage des bagages de cabine capable de détecter les explosifs liquides — équipement testé pour répondre aux normes de plusieurs juridictions — et la plus grande expérience dans le déploiement de cet équipement aux aéroports, les États membres de l'OACI devraient se diriger vers l'application de cette solution.

¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède.

² Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Géorgie, Islande, l'ex-République yougoslave de Macédoine, Moldova, Monaco, Monténégro, Norvège, San Marino, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

1.3 L'échange d'informations sur les meilleures pratiques et les technologies de la sûreté constitue une valeur ajoutée importante parce que cet échange aide les gouvernements et les exploitants à mieux faire face aux menaces actuelles et futures. En outre, les meilleures pratiques et les nouvelles technologies sont essentielles pour réduire les menaces et faciliter le transport des passagers et du fret.

1.4 L'OACI peut fournir une plateforme pour l'échange d'informations sur les technologies d'inspection/filtrage approuvées par les États pour leurs juridictions et sur l'expérience acquise dans l'application des technologies d'inspection/filtrage dans les aéroports. Tout d'abord, ces échanges peuvent fournir des garanties aux États membres de l'OACI en ce qui concerne les performances techniques et opérationnelles de ces technologies. Deuxièmement, ils peuvent contribuer au déploiement de technologies qui peuvent être considérées comme équivalentes du point de vue de leur utilité pour contrer certaines menaces et ainsi ouvrir la voie à la reconnaissance mutuelle entre les États dans ce domaine, tant en ce qui concerne les normes de performance que les processus de certification correspondants. L'harmonisation de ces normes et l'élaboration de processus de certification communs peuvent aussi être des outils.

1.5 L'OACI peut aussi être le lieu d'échange d'informations sur des mesures de sûreté nouvelles et novatrices, notamment des contrôles de sûreté différenciateurs conformes à une approche axée sur les risques, et sur la facilitation et les incidences opérationnelles. Les mesures novatrices pourront ainsi être examinées et améliorées en fonction de l'avenir de la politique de sûreté ; au moment d'élaborer des contrôles de sûreté pour les passagers, par exemple, on pourra tenir compte, d'une part, de l'emploi de technologies telles que les scanners de sûreté et, d'autre part, de l'utilisation de techniques telles que l'imprévisibilité et la détection du comportement. Les technologies et les techniques doivent être totalement compatibles avec les droits fondamentaux, en particulier avec le droit à la vie privée et à la protection des données personnelles. De plus, les fabricants d'équipements et les utilisateurs finals peuvent être mis en contact pour concevoir des solutions de sûreté qui soient adaptées à l'environnement opérationnel ainsi qu'à l'évolution des besoins des autorités et de l'industrie du transport aérien.

2. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE

2.1 La Conférence est invitée :

- a) à encourager les États membres à travailler à la reconnaissance mutuelle des technologies de sûreté ;
- b) à prier instamment les États membres de l'OACI de faire face à la menace posée par les explosifs liquides par la mise en œuvre de contrôles de sûreté en faisant appel, lorsque c'est possible, à des moyens technologiques ;
- c) à encourager les travaux de l'OACI en vue d'élaborer des techniques novatrices pour la sûreté des passagers et l'inspection/filtrage du fret en tenant compte des divers types de fret et de fournitures d'aéroport.