



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

Symposium OACI sur l'innovation en sûreté de l'aviation

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

La présente note traite de l'importance stratégique de l'innovation dans le futur système de sûreté de l'aviation et il y est proposé de tenir en 2014, au siège de l'OACI, un Symposium sur l'innovation en sûreté de l'aviation. Il réunirait les fonctionnaires des États chargés des questions de sûreté de l'aviation, des organisations internationales et de nombreuses parties prenantes de l'aviation qui examineraient et adopteraient des stratégies d'amélioration de la qualité et de l'efficacité des technologies et des modes opératoires de l'aviation.

Le Symposium constituerait un lieu de rencontre qui donnerait l'occasion de promouvoir et d'évaluer des mesures innovatrices qui permettraient de relever les défis actuels et futurs de la sûreté de l'aviation.

Suite à donner : La Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation est invitée à reprendre à son compte les conclusions et recommandations du paragraphe 4.

1. INTRODUCTION

1.1 Le caractère évolutif du transport aérien et de la technologie de la sûreté a été le moteur de l'adoption et de l'amélioration des mesures de sûreté. L'innovation a toujours été évidente, depuis l'apparition des premiers détecteurs d'objets métalliques jusqu'à l'accent qui est actuellement mis sur l'impossibilité de prévoir précisément l'effet des mesures de sûreté de l'aviation. Pour tenir compte des nombreux défis que l'avenir réserve, il est proposé que l'OACI renforce son rôle stratégique de chef de file de la stimulation de l'innovation en sûreté de l'aviation.

2. ANALYSE

2.1 L'aviation civile du monde est confrontée à un ensemble complexe de menaces historiques, nouvelles et en constante évolution. D'importantes méthodes récentes caractérisent les actes et les tentatives d'actes d'intervention illicite dans l'aviation civile, par exemple la dissimulation d'engins explosifs improvisés dans les cartouches d'imprimante et les améliorations de ceux que des personnes peuvent porter sur elles-mêmes, démontrent que l'innovation est profondément enracinée dans les efforts que les terroristes font pour parvenir à leurs fins.

2.2 Les mesures de sûreté adoptées pour contrer ces menaces et pour les anticiper font appel à diverses combinaisons de modes opératoires et de technologies pour prévenir les actes ou les tentatives d'actes d'intervention illicite dirigés contre l'aviation civile. Le cadre de la politique sous-jacente à la sûreté de l'aviation actuelle fait appel à des couches successives de sûreté afin de déceler, décourager et contrecarrer les menaces, pour tenir compte des limitations pratiques des modes opératoires et des technologies, de l'impossibilité de contrer toutes les menaces par des mesures de sûreté uniques et des conséquences dramatiques de tout échec.

2.3 Les vulnérabilités de la sûreté des systèmes de l'aviation continuent de causer de graves préoccupations. Par exemple, le Programme universel d'audits de sûreté (USAP) révèle qu'au 1^{er} avril 2012, il existait un manque généralisé de mise en œuvre des éléments cruciaux d'un système de supervision de la sûreté de l'aviation : 28 % pour l'exploitation aéroportuaire, 31 % pour la sûreté des aéronefs et pour la sûreté en vol ; 30 % pour celle des passagers et des bagages et 30 % pour le fret, la restauration et la poste.

2.4 Il se pose de plus en plus d'importantes questions sur la mesure dans laquelle le transport aérien peut appliquer et se voir appliquer des mesures et des couches de sûreté supplémentaires. Les préoccupations sous-jacentes sont notamment suscitées par les augmentations prévues du trafic qui drainent de plus en plus les ressources limitées de la sûreté, le coût global de la sûreté de l'aviation, la meilleure utilisation possible des investissements en infrastructures et en personnel, le rendement de ces investissements, la facilitation et la satisfaction des passagers.

2.5 À sa 37^e Session d'octobre 2010, l'Assemblée de l'OACI a encouragé les États contractants à recourir à des techniques modernes pour détecter des articles interdits et empêcher qu'ils ne soient introduits à bord d'aéronefs et pour étayer les activités de recherche et de mise au point de technologies de détection des armes et des explosifs. La stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (ICASS) demande que l'OACI « conçoive des moyens nouveaux et innovants de mettre en œuvre les politiques et mesures de sûreté, ce qui inclura l'utilisation de technologies avancées ». À cet égard, des projets sont déjà en cours, par exemple :

- a) l'AVSECpaedia de l'OACI, mise au point avec l'aide du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation et de son Groupe de travail sur la technologie sous la forme d'une plateforme basée sur le web à la disposition de tous les États membres pour encourager l'échange de renseignements dans une vaste gamme de domaines, dont notamment les techniques d'inspection-filtrage et les technologies de la sûreté ;
- b) la sûreté basée sur les risques et axée sur les résultats se généralise dans la mise au point d'un cadre général de la sûreté de l'aviation, pour veiller à ce que les nouvelles mesures soient suffisantes et valides et qu'il existe une souplesse nécessaire pour permettre le recours à des moyens différents pour atteindre les objectifs de la sûreté ;
- c) de nouvelles propositions pour renforcer les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 17 sur la sûreté du fret aérien mettent l'accent sur la nécessité d'une inspection/filtrage rigoureuse visant seulement le fret qui présente un « risque élevé » ;
- d) l'élimination des restrictions sur le transport de liquides, aérosols et gels (LAG) dans la cabine passagers, telle qu'elle est envisagée, est fonction de la mise graduelle et harmonisée de l'inspection/filtrage des LAG en vue d'y déceler les explosifs ;

2.6 Il est établi depuis bien longtemps que la sûreté de l'aviation est tributaire d'efforts intégrés et coordonnés de nombreux organismes : services de sûreté de l'aviation, prestataires de services

de sûreté, exploitants d'aéronefs, exploitants d'aéroports, services de la force publique, douanes, forces armées et services nationaux de sûreté. Récemment, pour bien tenir compte de la grande importance de la technologie, les fabricants de systèmes d'inspection/filtrage et autres systèmes de sûreté ont contribué plus activement à la mise au point d'approches globales de la sûreté de l'aviation.

2.7 L'innovation des technologies et des modes opératoires de la sûreté de l'aviation a suscité d'importantes questions. L'utilisation des scanners corporels a causé des préoccupations concernant la vie privée et leurs effets sur la santé. Pour réagir à ces préoccupations, des méthodes innovantes ont été adoptées pour banaliser les images du corps sans que cela ne porte atteinte à la qualité de détection. Parallèlement, les mesures envisagées pour compléter l'inspection/filtrage par l'évaluation de renseignements sur les passagers ainsi que le recours à la biométrie pour que l'inspection/filtrage donne des résultats plus complets ont aussi causé d'autres préoccupations concernant la vie privée.

2.8 Il faut toutefois admettre que dans la pratique, le contexte et la signification de l'innovation en sûreté de l'aviation varient beaucoup dans le monde : dans certains pays industrialisés, elle conduit à la prompte mise en place des technologies les plus perfectionnées et des meilleures pratiques. En revanche, dans certains pays moins avancés, l'innovation est beaucoup plus modeste en raison de la limitation des ressources, du manque d'information, de la nécessité de traiter des éléments plus fondamentaux de la sûreté et d'autres considérations.

2.9 Autre thème constant de cette analyse : le rôle crucial que l'innovation doit jouer pour la sûreté puisse être de qualité, efficace et durable. Dans le contexte de la politique publique, les administrations nationales et les organisations internationales reconnaissent généralement que l'innovation est un atout fondamental quand il faut relever des défis clés et qu'elle doit se prêter à la coopération internationale et à l'action stratégique.

3. JUSTIFICATION DE LA TENUE D'UN SYMPOSIUM SUR L'INNOVATION EN SÛRETÉ DE L'AVIATION

3.1 L'OACI est parfaitement placée pour occuper une place d'avant-garde dans l'innovation en sûreté de l'aviation. Ce rôle ne lui est pas nouveau. Par la formulation et la publication de SARP et d'éléments indicatifs associés, par ses activités USAP et par de nombreuses initiatives et projets d'assistance, l'OACI encourage depuis longtemps l'innovation dans ce domaine.

3.2 Au vu de ce bilan, il est proposé que l'OACI organise en 2014, à Montréal, le tout premier Symposium sur l'innovation en sûreté de l'aviation. Ce faisant, elle enverrait un clair message : la communauté internationale n'attend pas qu'un autre incident grave ou qu'une autre attaque grave se produise pour améliorer la sûreté de l'aviation. En convoquant ce Symposium, elle tente de se donner l'occasion d'examiner avec toutes les parties intéressées des solutions innovatrices faisant appel à des technologies, à des instruments et à du matériel qui permettront de mieux relever les défis actuels et futurs de la sûreté de l'aviation.

3.3 Sur le thème *Innovation pour l'amélioration de la sûreté de l'aviation*, le Symposium viserait à créer un réseau de parties intéressées et d'experts, constituerait un lieu de rencontre pour l'échange de connaissances et d'expérience dans une atmosphère ouverte, encouragerait la sensibilisation aux meilleures pratiques de la sûreté de l'aviation, encouragerait aussi les mesures anticipatrices et stimulerait des approches créatrices faisant appel à des systèmes et modes opératoires basés sur des technologies et sur l'être humain. Pourraient y participer des administrations nationales, des parties prenantes de l'aviation, des universitaires et tout autre personne portant un intérêt légitime au futur succès de la sûreté de l'aviation.

3.4 Le Symposium de trois jours qui est proposé accueillerait des conférenciers d'honneur qui orienteraient les délibérations et comporterait des groupes de discussion composés d'experts qui traiteraient de sous- thèmes tels que : optimisation de la technologie : amélioration de l'équilibre entre la sûreté et la facilitation, accélération du transfert de méthodes innovantes vers les pays moins avancés, définition des futurs besoins et capacités des matériels grâce à des partenariats entre les autorités nationales de l'aviation et les constructeurs de matériel, acquisition et application des connaissances grâce à l'innovation, promotion de la recherche et de la mise au point et assistance aux particuliers et aux entreprises pour qu'ils embrassent l'innovation.

3.5 Le Symposium pourrait contribuer à faire mieux comprendre les mesures nécessaires pour combler le fossé entre la recherche et les méthodes innovantes de renforcement de l'efficacité du matériel de détection pour pouvoir mieux réagir à des menaces nouvelles. Il faciliterait aussi le réseautage entre demandeurs éventuels de nouveaux projets de recherche appartenant à des États et à des organismes gouvernementaux. Enfin, il pourrait susciter des échanges de vues sur la manière dont la recherche en sûreté pourrait donner des résultats concrets aux utilisateurs de bout de ligne, et prendre en compte leurs besoins dans la réalisation de projets en cours et futurs.

3.6 Le Symposium donnerait aux services de sûreté de l'aviation et aux entreprises de technologie en particulier, une bonne occasion de renforcer leur collaboration. Il pourrait servir de lieu de rencontre des organismes des secteurs public et privé pour l'échange et l'analyse officiels et officieux de renseignements.

3.7 Les principaux résultats du Symposium prendraient la forme d'un échange de renseignements et de points de vue, de la création de relations et de réseaux et de recommandations sur un programme de travail pour l'OACI et/ou d'autres parties intéressées.

3.8 Il est proposé que le Symposium soit générateur de recettes, ses coûts étant recouverts par des frais d'admission, par des contributions de commanditaires et par un droit que les exposants devraient payer.

4. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

4.1 La Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation est invitée à conclure que l'innovation revêt une importance stratégique pour l'avenir de la sûreté de l'aviation.

4.2 La Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation est invitée à recommander à l'OACI de tenir en 2014 un Symposium sur l'innovation en sûreté de l'aviation.