



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 12 : Sûreté de l'aviation — Politique

DIFFÉRENCIATION DE L'INSPECTION-FILTRAGE DE SÛRETÉ DANS LES AÉROPORTS

(Note présentée par l'État du Qatar)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail aborde la question de la différenciation de l'inspection-filtrage des passagers et des non-passagers dans les aéroports et préconise que le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSEC) entreprenne davantage de travaux pour mettre en place un système d'inspection-filtrage plus efficace et efficient qui tienne compte des défis actuels et futurs auxquels le système aéronautique est confronté.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à demander au Conseil de charger le Groupe d'experts AVSEC d'examiner les questions soulevées dans la présente note en vue de parvenir à un consensus sur le concept futur des activités d'inspection-filtrage et d'en assurer la mise en œuvre harmonisée au moyen de spécifications appropriées dans l'Annexe 17 et dans des documents d'orientation appropriés.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique <i>Sûreté et facilitation</i> .
<i>Incidences financières :</i>	L'activité n'a pas d'incidences financières.
<i>Références :</i>	Annexe 17 — <i>Sûreté</i> Doc 10118, <i>Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP)</i> Rapport de la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (HLCAS) (2012) Rapport de la deuxième Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (HLCAS/2) (2018) Résolution de l'Assemblée A39-18 <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation</i> A40-WP/27 <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation</i> Résolution 2396 (2017) du Conseil de sécurité des Nations Unies

1. INTRODUCTION

1.1 Il y a près de cinquante ans, l'inspection-filtrage des passagers et de leurs bagages de cabine a été introduite en tant que mesure visant à prévenir et à décourager les détournements futurs, qui semblaient appelés à se multiplier. Au moment de son introduction, comme aucun équipement d'inspection-filtrage spécifique n'était disponible, le processus d'inspection-filtrage consistait en un examen visuel des bagages de cabine des passagers et en une fouille manuelle des passagers. La fouille manuelle des passagers était fondée sur une procédure effectuée par des agents chargés de l'application de la loi lors de la détention d'une personne soupçonnée d'avoir commis une infraction pénale et était destinée à détecter toute arme transportée par le suspect. Ce processus était connu sous le nom de « palpation », qui est devenu depuis un terme d'usage courant dans le secteur de l'inspection-filtrage.

1.2 Depuis sa première introduction, l'inspection-filtrage s'est élargie pour inclure l'examen des bagages de soute des passagers et du personnel entrant dans les zones de sûreté à accès réglementé des aéroports (ainsi que des articles qu'ils peuvent transporter) et est devenue une industrie de plusieurs milliards de dollars qui fournit du matériel d'inspection-filtrage et assure la recherche-développement technologique pour répondre à une perception toujours croissante des vecteurs de menace ciblant l'aviation civile. L'inspection-filtrage est désormais reconnue comme la pierre angulaire des mesures de base visant à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite. Alors que l'inspection-filtrage a évolué en un concept fondamental de sûreté de l'aviation, sa mise en œuvre effective a très peu changé par rapport au modèle antérieur d'il y a cinquante ans, tous les passagers et le personnel étant traités sur un pied d'égalité, quel que soit le risque qu'ils représentent, selon une approche « uniforme ».

2. ANALYSE

2.1 Deux concepts très importants ont été introduits dans les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 17, à savoir l'utilisation des évaluations des risques de sûreté pour déterminer la mise en œuvre de mesures et l'utilisation de l'imprévisibilité et du caractère aléatoire. L'expression « évaluation des risques » figure dans neuf normes et deux pratiques recommandées, de sorte qu'elle peut facilement être considérée comme un concept mature et sensé qui est ancré dans la trame de l'Annexe 17. Le concept du caractère aléatoire et imprévisible est un peu plus récent et constitue actuellement une pratique recommandée (Pratique recommandée 4.1.2) ; toutefois, la trentième réunion du Groupe d'experts AVSECP (AVSECP/30) a recommandé au Conseil que cette pratique recommandée soit élevée au rang de norme, le Groupe d'experts la reconnaissant à nouveau comme un concept mature et sensé à appliquer dans la mise en œuvre des mesures de sûreté de l'aviation.

2.2 L'OACI et ses États membres mettent en exergue l'importance d'approches de la sûreté de l'aviation fondées sur le risque depuis la première Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (HLCAS) en 2012, dont les conclusions à ce sujet ont été réitérées par la deuxième HLCAS en 2018. Dans son rapport, la HLCAS/2 recommande, entre autres, que « l'OACI et les États membres continuent d'effectuer des évaluations des risques afin de cerner les vulnérabilités dans leurs systèmes de sûreté de l'aviation et de mettre en œuvre les mesures les plus efficaces pour réduire les menaces ».

2.3 En 2015, l'Amendement 15 à l'Annexe 17 incluait la pratique recommandée 2.5.3, qui recommande que « Chaque État contractant envisage de mettre en œuvre des processus et des procédures novateurs pour permettre une différenciation opérationnelle de l'inspection/filtrage et des contrôles de sûreté fondée sur des critères clairement définis ». Si de nombreux États et exploitants ont mis en place des régimes de sûreté fondés sur le risque, les discussions au sein de divers groupes de travail de l'OACI

et au sein du Groupe d'experts ont mis en lumière l'absence de clarté quant à l'application la plus efficace des mesures de sûreté de base. La façon d'aborder la différenciation a été tout récemment incluse dans le Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) de l'OACI, élaboré pour donner une orientation stratégique et proposer un plan de mise en œuvre pour aider les États à accroître la mise en œuvre effective des SARP de l'Annexe 17. Le résultat prioritaire n°1 du GASeP vise à « renforcer la sensibilisation et la réponse au risque », tandis que le résultat prioritaire n°3 « améliorer les ressources technologiques et encourager l'innovation » comprend la mesure prioritaire 3.7 : « étudier et évaluer l'utilisation des renseignements sur les passagers pour informer et assister la sûreté de l'aviation ».

2.4 Une différenciation de l'inspection-filtrage fondée sur le risque dépend de l'écosystème de la sûreté de l'aviation, qui est composé de couches complémentaires. Alors que l'inspection-filtrage différenciée devrait être principalement fondée sur l'analyse des données et qu'une approche fondée sur les données contribue à une segmentation plus poussée de la population des voyageurs « inconnus », d'autres techniques (notamment la détection des comportements anormaux, l'utilisation de chiens détecteurs d'explosifs, le déploiement imprévisible et aléatoire des mesures de sûreté) sont à la fois complémentaires et indispensables pour réussir la mise en œuvre de la différenciation. Les caractères aléatoire et imprévisible sont des éléments clés des régimes de sûreté de l'aviation et doivent être inclus dans les efforts visant à segmenter les populations aux fins d'une inspection-filtrage différenciée.

2.5 Les évaluations des risques à l'appui d'une inspection-filtrage différenciée doivent se fonder sur des données. Les ensembles de données doivent couvrir les menaces qui pèsent sur l'aviation ainsi que les renseignements concernant les passagers ou ceux qui subissent une inspection-filtrage. Pour identifier les personnes « connues », l'autorité compétente doit être en mesure d'effectuer une vérification des renseignements personnels, vérification qui doit inclure des éléments relatifs à la sûreté nationale. L'identité est un élément essentiel de tout régime d'inspection-filtrage différencié, dont l'importance ne fera que croître avec le temps. Avec l'entrée en vigueur récente de la norme relative aux renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) figurant dans l'Annexe 9 – *Facilitation*, et les efforts en cours pour élaborer une norme sur l'utilisation des données des dossiers passagers (PNR), conformément à la résolution 2396 du Conseil de sécurité des Nations Unies, l'OACI doit assumer un rôle moteur en aidant les États membres à élaborer un cadre pour combiner l'inspection-filtrage manuelle et le contrôle et la vérification de l'identité et pour utiliser efficacement les évaluations des risques aux fins d'étayer leurs décisions politiques pertinentes et de permettre des opérations d'inspection-filtrage fondées sur le risque.

3. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

3.1 La réunion AVSECP/30 a délibéré sur le concept d'inspection-filtrage différencié au cours du débat sur les propositions d'amendement à l'Annexe 17 concernant l'inspection-filtrage du personnel, mais n'est pas parvenue à un consensus sur la voie à suivre. Une majorité a opté pour une absence de souplesse, faisant valoir que l'inspection-filtrage à 100 % des non-passagers devrait constituer la base de référence pour tous les États, en particulier lorsqu'ils s'efforcent d'atténuer les menaces internes. Une minorité des membres du Groupe d'experts a plaidé en faveur d'une approche plus souple consistant en une combinaison d'un certain niveau d'inspection-filtrage des non-passagers ainsi que de diverses autres mesures de contrôle de sûreté et de processus de vérification, qui peuvent être tout aussi efficaces. Ce groupe minoritaire est également d'avis qu'aucun élément de preuve probant ne permet d'affirmer que l'inspection-filtrage à 100 % des non-passagers améliorera la sûreté du système aéronautique ou qu'elle soit la seule méthode efficace pour lutter contre les menaces internes.

3.2 Avec le temps, les décisions prises concernant l'inspection-filtrage du personnel affecteront aussi l'inspection-filtrage des passagers, raison pour laquelle le concept d'inspection-filtrage différenciée devrait être une question prioritaire pour l'OACI et pour le Groupe d'experts AVSEC. Ce Groupe d'experts devrait rechercher un consensus sur l'approche future des activités d'inspection-filtrage et prévoir une mise en œuvre harmonisée au moyen de dispositions appropriées de l'Annexe 17 et des documents d'orientation. Il convient de poursuivre intensivement l'examen de ce concept important.

— FIN —