

# OACI

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

## Coordination de la riposte aux menaces actuelles et émergentes

Mesures de sûreté mises en place par les États  
et par l'industrie : plus proactives, coopératives  
et fondées sur les risques – Tour d'horizon

Dans ce numéro également :

Progrès dans la sûreté de la chaîne d'approvisionnement du fret aérien

Renforcement du poste de contrôle de sûreté des passagers

Contribution de l'industrie à la priorisation de la sûreté et de la facilitation aux aéroports

Formation AVSEC : Réseau mondial de l'OACI et résultats



# Séries EMA

## Scanner de Bouteilles et de Liquides

NSN: 6665-151805235 / 6665-151805236



Exemples de bouteilles qui peuvent être scannées avec EMA

- Inspection de bouteilles scellées/entamées
- Résultat d'inspection simplifié «OK/Produit interdit»
- Analyse automatique du volume complet en ~ 5 secondes
- Certifié Standard 2 en accord avec les exigences de performances CEAC pour les LEDS Type A (*Liquid Explosive Detection Systems*)
- Certifié Standard 2 en accord avec les exigences de performances CEAC pour les LEDS Type B
- Efficacité opérationnelle démontrée dans des applications réelles
- Design compact et ergonomique



Tél.: 01 49 38 92 00 Fax: 01 49 38 92 01 e-mail: surete@ceia-spa.com

[www.ceia-international.com](http://www.ceia-international.com)

Détection des menaces avec l'Electromagnétisme



LE JOURNAL DE L'OACI  
VOLUME 66, NUMÉRO 5 2011

#### Éditorial

Bureau des communications de l'OACI  
Tél. : +01 (514) 954-8220  
Site web : www.icao.int

Anthony Philbin Communications  
Rédacteur en chef : Anthony Philbin  
Tél. : +01 (514) 886-7746  
Courriel : info@philbin.ca  
Site web : www.philbin.ca

#### Production et conception graphique

Bang Marketing  
Stéphanie Kennan  
Tél. : +01 (514) 849-2264  
Courriel : info@bang-marketing.com  
Site web : www.bang-marketing.com

Photographies de l'OACI : Gerry Ercolani

#### Publicité

FCM Communications Inc.  
Yves Allard  
Tél. : +01 (450) 677-3535  
Facsimilé : +01 (450) 677-4445  
Courriel : fcmcommunications@videotron.ca

#### Soumissions

Le *Journal* encourage les soumissions de la part des personnes, des organisations et des États intéressés qui souhaitent partager des mises à jour, des perspectives ou des analyses liées à l'aviation civile mondiale. Pour plus de renseignements sur les délais de soumission et sur les thèmes des numéros prévus pour de futures éditions du *Journal* de l'OACI, veuillez adresser vos demandes à info@philbin.ca.

#### Abonnements et prix par exemplaire

Abonnement annuel : 40 \$ US (6 numéros par an).  
Prix par exemplaire : 10 \$ US. Pour tous renseignements sur les abonnements et les ventes, contacter le Groupe de la vente des documents de l'OACI  
Tél. : +01 (514) 954-8022  
Courriel : sales@icao.int

Publié à Montréal (Canada). ISSN 0018 8778.

Les informations publiées dans le *Journal* de l'OACI sont exactes au moment de l'impression. Les opinions exprimées sont celles de leurs auteurs et ne traduisent pas nécessairement les opinions de l'OACI ou celles de ses États membres.

Nous encourageons la reproduction d'articles du *Journal* de l'OACI. Pour obtenir une autorisation, veuillez faire parvenir votre demande à l'adresse info@philbin.ca. Toute reproduction doit citer la source « *Journal* de l'OACI ».

IMPRIMÉ PAR L'OACI

## Table des matières

3

### Message du Secrétaire général

Raymond Benjamin, secrétaire général de l'OACI, évoque les progrès réalisés par l'Organisation dans l'élaboration d'une démarche axée davantage vers les risques pour faire face à l'évolution des menaces et souligne que l'acceptation des mesures de sûreté par le public est tout aussi importante pour la pérennité de l'industrie aéronautique que la sécurité et la fiabilité des exploitations aériennes.

8

### Sûreté de l'aviation : Dix ans plus tard

Jim Marriott, sous-directeur de la sûreté de l'aviation à l'OACI, explique que l'objectif principal de la sûreté de l'aviation moderne est d'anticiper les menaces futures en appliquant des mesures de lutte complètement nouvelles ou en adaptant les mesures en place, afin d'éliminer tout risque d'incident avant même qu'ils ne se manifestent.

12

### Sécurisation de la chaîne d'approvisionnement du fret

Le nouveau Groupe de travail OACI sur la sûreté du fret aérien (WGACS) a pour tâche de recenser et d'évaluer les menaces connues et potentielles visant le fret aérien. Alec Doazan, expert technique AVSEC de l'OACI et Ken Dunlap, directeur de la Sûreté et de la Facilitation des voyages à l'IATA, examinent les progrès en cours dans le domaine important de la sûreté de l'aviation.

15

### Repenser l'expérience aéroportuaire

Il est de plus en plus admis parmi les responsables de la réglementation et de l'exploitation aérienne qu'une démarche axée sur les risques répond mieux aux menaces dirigées contre l'aviation, tout en restant soucieux de la commodité et de la vie privée des passagers. Craig Bradbrook (ACI) et David Stewart (IATA) font l'analyse des nouvelles voies qui s'ouvrent à l'« aéroport de demain ».

18

### Le poste de contrôle de la sûreté de la prochaine génération

Le Groupe consultatif technique de l'OACI sur l'inspection/filtrage des passagers et les points de contrôle, nouvellement créé, a beaucoup avancé dans ses travaux dans les dix domaines d'activités dont la liste a été établie vers la fin 2010 sur une initiative de l'OACI. James Pope, président du nouveau groupe consultatif technique, Ken Dunlap de l'IATA, Craig Bradbrook de l'ACI et des membres de la Sous-direction de la sûreté de l'aviation de l'OACI, examinent les progrès réalisés dans ce domaine important.

24

### Formation OACI à la sûreté de l'aviation à l'appui du réseau mondial

David Tiedge, chef de la Section du soutien de la mise en œuvre et du développement (ISD) – Sûreté, et Cornelia Ludorf, coordonnatrice régionale ISD et experte technique pour la formation, expliquent l'importance de la contribution de l'ISD aux efforts déployés par l'OACI pour mettre en place un cadre de travail plus solide et plus proactif, sur une base véritablement universelle, dans le domaine de la sûreté.



## Conseil de l'OACI 30/09/2011

Président : M. R. Kobeh González (Mexique)

<b>Allemagne</b>	M. J.-W. Mendel	<b>Fédération de Russie</b>	M. A. A. Novgorodov
<b>Afrique du Sud</b>	M. M. D. Tshepo Peege	<b>France</b>	M. M. Wachenheim
<b>Argentine</b>	M. J. Gelso	<b>Guatemala</b>	M. L. F. Carranza
<b>Arabie saoudite</b>	M. T. M. B. Kabli	<b>Inde</b>	M. A. Mishra
<b>Australie</b>	Mme K. Macaulay	<b>Italie</b>	M. G. Picheca
<b>Belgique</b>	M. G. Robert	<b>Japon</b>	M. T. Koda
<b>Bésil</b>	M. J. D'Escragnolle Taunay Filho	<b>Malaisie</b>	M. Y. H. Lim
<b>Burkina Faso</b>	M. M. Dieguimde	<b>Maroc</b>	M. A. Manar
<b>Cameroun</b>	M. E. Zoa Etundi	<b>Mexique</b>	M. D. Méndez Mayora
<b>Canada</b>	M. M. Allen	<b>Nigéria</b>	M. O. B. Aliu
<b>Chine</b>	M. Tao Ma	<b>Ouganda</b>	M. J. W. Kabbs Twijuke
<b>Colombie</b>	Mme G. Rueda de Higuera	<b>Paraguay</b>	Mme A. Torres de Rodríguez
<b>Cuba</b>	M. J. F. Castillo de la Paz	<b>Pérou</b>	M. C. R. Romero Díaz
<b>Danemark</b>	M. K. L. Larsen	<b>République de Corée</b>	M. Chong-hoon Kim
<b>Égypte</b>	M. M. T. Elzanaty	<b>Royaume-Uni</b>	M. M. Rossell
<b>Émirats arabes unis</b>	Miss A. Al Hamili	<b>Singapour</b>	M. T. C. Ng
<b>Espagne</b>	M. V. M. Aguado	<b>Slovénie</b>	M. A. Krapež
<b>États-Unis</b>	M. D. Woerth	<b>Swaziland</b>	M. D. Litchfield

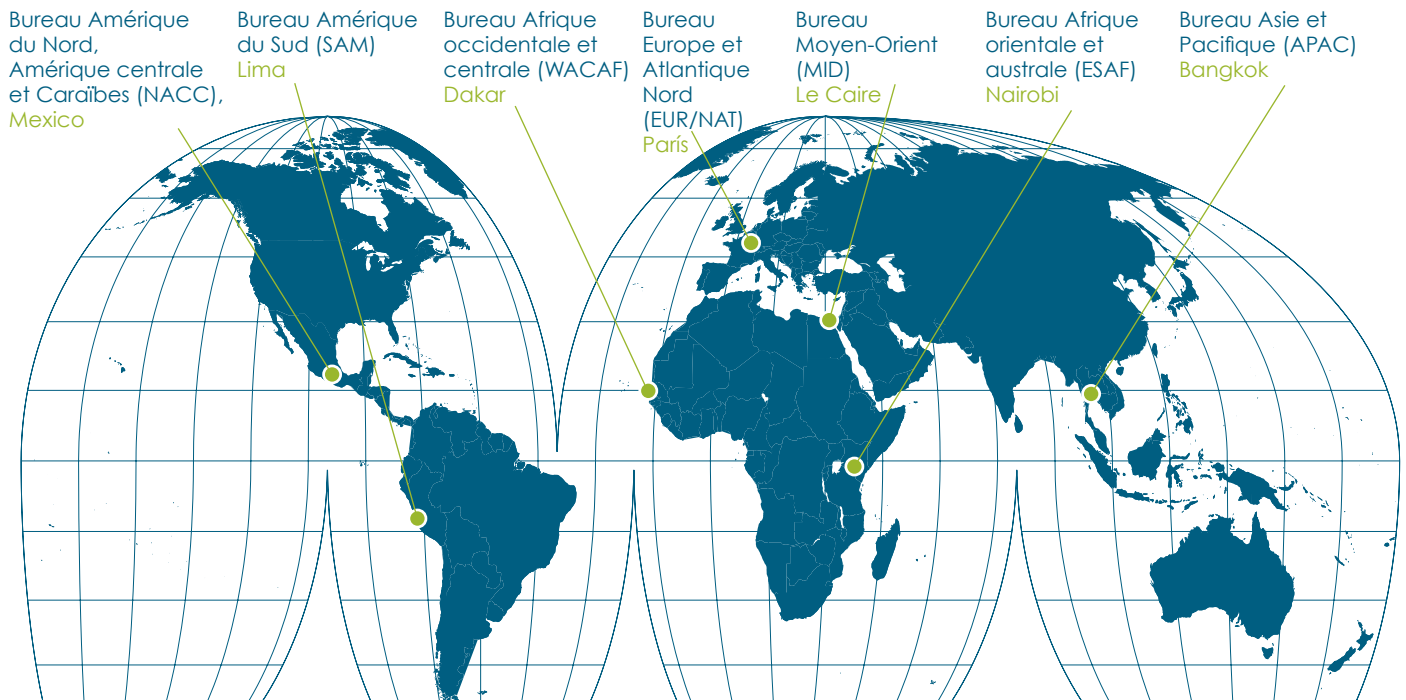
## Commission de navigation aérienne de l'OACI (ANC) 30/09/2011

Président : M. M. G. Fernando

Les membres de la Commission de navigation aérienne sont désignés par les États contractants et nommés par le Conseil. Ils agissent en leur qualité personnelle d'experts et non en qualité de représentants des États qui les ont désignés.

M. A. H. Alaufi	M. S. Vuokila	M. R. Monning
M. S. C. M. Allotey	M. P. D. Fleming	M. C. Schleifer
M. J. L. F. Alves	M. R. O. González	M. F. Tai
M. D. C. Behrens	M. M. Halidou	M. A. Tiede
M. H. G. Park	M. J. Herrero	M. D. Umezawa
M. J. Dow	M. A. Korsakov	M. F. Zizi

## Présence mondiale de l'OACI





## De meilleures mesures de sûreté pour les aéroports et le fret aérien : un défi à relever

Ce numéro du *Journal de l'OACI* traite de deux éléments essentiels de notre travail dans le domaine de la sûreté de l'aviation, à savoir la sûreté des aéroports et la sûreté du fret aérien. Ces deux sujets ont dernièrement fait couler beaucoup d'encre, à la suite des tentatives de sabotage d'aéronef en vol dont on a beaucoup parlé.

La sûreté des aéroports, et notamment le processus d'inspection/filtrage des passagers, ont des répercussions sur pratiquement tout le monde. Tous les jours, des millions de voyageurs aériens commencent leurs voyages en faisant la queue à un poste de contrôle de sûreté. C'est une étape fatigante, mais la plupart des voyageurs se consolent en se disant que l'inspection/filtrage est un processus dont la nécessité résulte des menaces bien réelles dirigées contre l'aviation civile.

La première priorité de l'OACI est d'établir et de promouvoir l'application de mesures de sûreté aux aéroports qui soient efficaces dans la lutte contre ces menaces changeantes et qui inspirent la confiance du public dans la sûreté de l'ensemble de l'industrie du transport aérien. Par la même occasion, l'OACI souligne aussi la nécessité d'adopter des mesures de prévention pratiques qui n'imposent pas un fardeau excessif aux voyageurs et à l'industrie du transport aérien.

C'est pourquoi nous coordonnons actuellement nos travaux — décrits dans le présent numéro — en vue de créer un poste de contrôle futur qui intégrera de façon plus efficace les nouvelles technologies, le partage de renseignement et les techniques les plus modernes. L'OACI concentrera ses efforts sur le renforcement de la détection de malfaiteurs et de l'interdiction d'objets tout en continuant à accorder la priorité à l'amélioration de l'efficacité et du confort de l'expérience générale des passagers.

La sûreté du fret aérien a récemment fait l'objet d'une attention accrue à la suite de la découverte d'un complot de sabotage avec des dispositifs explosifs dissimulés parmi les colis à bord de deux avions de fret. L'incident est une nouvelle preuve que les terroristes exploiteront la moindre vulnérabilité perçue dans le système du transport aérien. Dans le cas cité, une riposte rapide résultant d'un partage de renseignement a heureusement permis d'éviter le désastre.

La sûreté du fret aérien est en voie de renforcement. Le 1<sup>er</sup> juillet 2011, des normes OACI plus strictes sont devenues applicables et un groupe d'experts a été chargé d'élaborer des recommandations de mesures pratiques que les États pourront mettre en place pour renforcer la sûreté du fret aérien à bord des avions de passagers et de fret.



# Sûreté

**Leur avenir. Notre responsabilité.**

Organisation de l'aviation civile internationale



Devant les risques réels d'explosifs dissimulés dans les cargaisons durant les procédures d'expédition multimodale, les organismes de réglementation et l'industrie sont convenues de la nécessité d'assurer de façon plus efficace la sûreté complète de la chaîne logistique. L'Annexe 17 — Sûreté de l'OACI a donc été amendée et les États membres sont désormais tenus d'établir une procédure officielle de sûreté de la chaîne logistique. Les États doivent également appliquer des contrôles de sûreté au fret, notamment des méthodes appropriées d'inspection/filtrage.

Comme dans le cas de la sûreté aéroportuaire, les mesures de sûreté applicables au fret doivent être efficaces aussi bien qu'efficaces. Le volume de fret transporté chaque jour rend le défi particulièrement difficile, sans compter la complexité du système mondial de fret aérien. Mais nous n'avons d'autre choix que de relever ce défi, car la vitalité économique du monde dépend sans conteste de la capacité du transport aérien de livrer les marchandises de manière fiable, sécuritaire et rapide.

### Nouveaux outils de sûreté de l'OACI et démarche axée sur les risques

Un des moyens de faciliter le transport aérien tout en éliminant les risques de sûreté est de mettre en œuvre les mesures de sûreté établies en fonction de critères modernes axés sur les risques. Le partage de renseignements sur les menaces (notamment le recours aux données sur les passagers pour identifier les passagers à risque) présente à cet égard la plus grande importance. La Déclaration de l'OACI sur la sûreté de l'aviation, adoptée par l'Assemblée en 2010 devant les menaces constantes qui pèsent sur l'aviation civile, invite les États à renforcer le cadre de sûreté de l'aviation par une coopération internationale accrue qui prévoit un plus grand partage d'information.

L'OACI encourage activement la pratique de la gestion des risques par les États, en favorisant notamment le partage des

renseignements. Dans le cadre de ses tâches prioritaires, le Secrétariat coopère actuellement avec le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation afin de mettre la dernière touche au premier Énoncé OACI de climat de risque à l'échelle mondiale — qui est essentiellement une description plus précise de la menace et de l'environnement de risque, pouvant être actualisée et communiquée aux États de façon régulière. Cet important document dynamique apportera aux États des informations qu'ils pourront utiliser pour établir leurs propres évaluations nationales des risques, notamment une analyse approfondie des diverses menaces visant l'aviation civile.

Par ailleurs, l'OACI dispose d'un autre outil pour partager les informations critiques sur les menaces : il s'agit du Réseau de points de contact pour la sûreté de l'aviation. En 2010 et 2011, le réseau a fait l'objet de plusieurs tests à l'échelle du système, pour en évaluer l'efficacité. Ces mises à l'épreuve ont été concluantes et d'autres tests seront réalisés périodiquement dans les différentes régions de l'OACI.

Plus récemment, l'OACI a achevé la mise au point d'une plateforme basée sur le web intitulée «AVSECPaedia» afin d'encourager l'échange d'informations sensibles entre les États, en particulier des informations sur les technologies et les techniques d'inspection/filtrage.

La technologie reste un élément clé des nombreuses solutions de sûreté proposées pour lutter contre les menaces actuelles. Grâce aux progrès de la technologie, nous pouvons acquérir la possibilité de détecter un vaste éventail de menaces et de promouvoir la durabilité.

Ce fut par exemple le cas avec notre riposte au problème des explosifs liquides qui a surgi en 2006. La solution à court terme mise en place était nécessaire, mais elle imposait des restrictions coûteuses et peu pratiques aux liquides, aux aérosols et aux gels qui pouvaient être apportés à bord. L'OACI n'a pas ménagé ses efforts pour encourager et coordonner la mise au

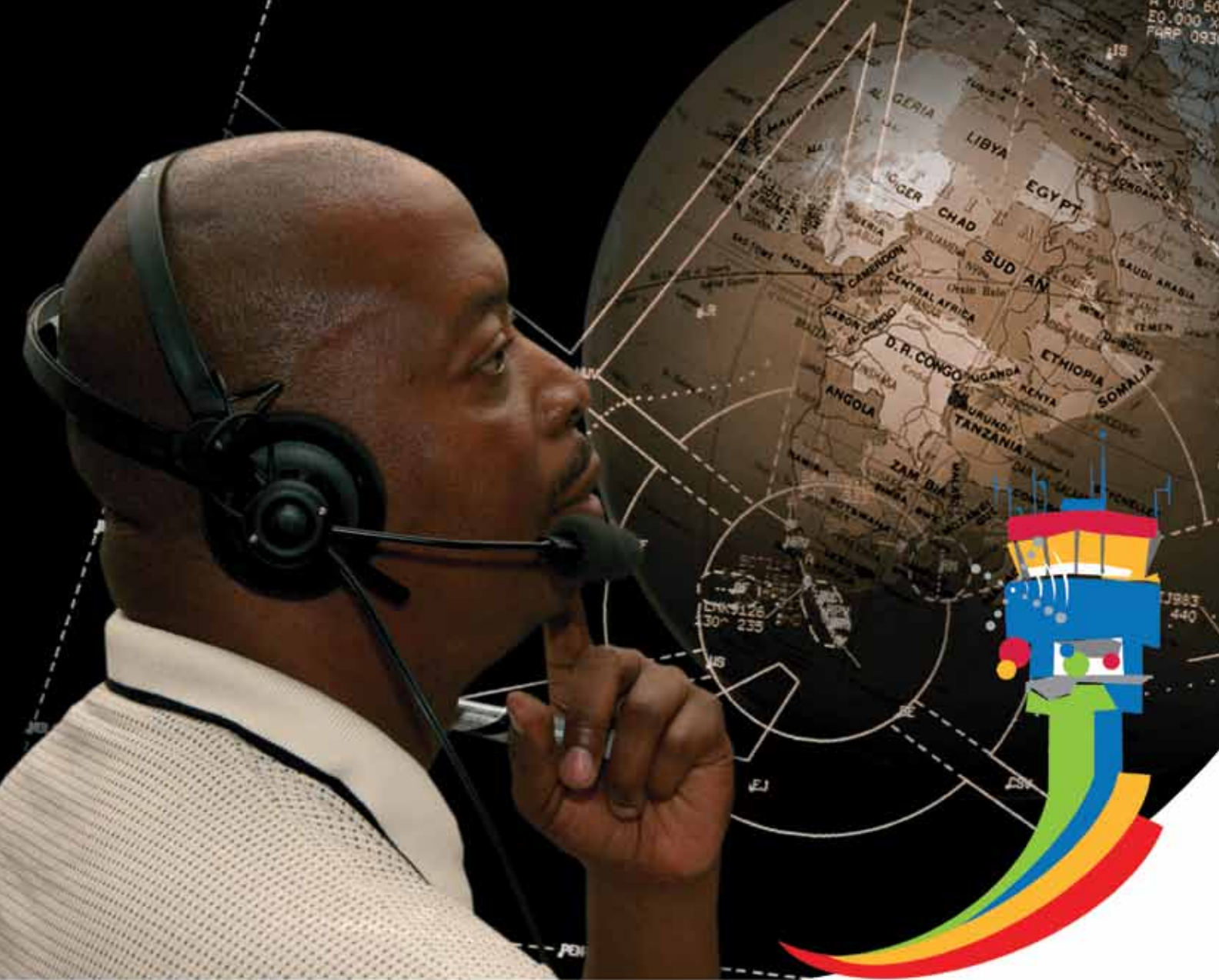
point de solutions à long terme moins onéreuses, grâce au recours à des technologies innovatrices. Nous sommes encouragés par les progrès obtenus jusqu'ici dans ce domaine et nous attendons avec impatience le moment où nous pourrions éliminer les restrictions actuellement imposées au transport de liquides à bord, ce qui permettra d'améliorer grandement la facilitation.

Pour ce qui est de la durabilité, les États membres de l'OACI doivent être prêts à consentir les investissements appropriés pour la réalisation de tous ces objectifs. Des mesures de sûreté de l'aviation efficaces et une réduction maximale des retards pour les passagers ne peuvent être assurées sans un financement adéquat, permettant des activités complètes de recherche et de développement, ainsi que le déploiement en temps utile de nouveaux équipements et de personnel bien formé.

Parallèlement, les États membres de l'OACI doivent poursuivre le dialogue en cours, très productif, qui sous-tend l'établissement coopératif de mesures de sûreté efficaces, efficaces et mutuellement acceptables.

À cet égard, dans tous les gestes que nous posons, il est essentiel de communiquer clairement avec le public sur les nouvelles procédures ou technologies rendues nécessaires par l'évolution des menaces. Ainsi, les inquiétudes exprimées en matière de santé et de protection de l'intimité, soulevées par les scanners corporels qui sont actuellement installés ou utilisés à de nombreux aéroports, ont reçu une réponse adéquate. La première étape est d'expliquer clairement la raison de ces mesures qui sont considérées par beaucoup comme étant trop indiscretes ou présentant des risques pour la santé.

À long terme, l'acceptation des mesures de sûreté par le public est tout aussi importante pour la pérennité de l'industrie aéronautique que la sécurité et l'efficacité des vols. Les passagers ne sauraient être pris pour acquis. ■



Welcome to our African skies. **Sawubona**. Welcome to a world of possibilities.

Africa. There is no place on earth quite like it.

I know that the safety of 10% of the world's airspace rests securely in my hands. I know with certainty that I have been trained to face every challenge.

With my ATNS family - through innovation, partnership, investment, knowledge-sharing, and service excellence - I can see that together we are accelerating to meet the global air traffic management needs of the future.

And from this vantage point in South Africa, I am confident that we are ready to meet our commitment to Africa.

Air Traffic & Navigation Services. **Unlocking Winning Partnerships.**



[www.atns.com](http://www.atns.com)



## Anticipation de la menace

Depuis quelques années, les efforts déployés par l'OACI pour renforcer la sûreté de l'aviation ont pris de l'ampleur, suscitant un degré élevé d'engagement politique de la part des États membres, de l'industrie et de la communauté aéronautique en général. À l'occasion du 10<sup>e</sup> anniversaire des événements du 11 septembre, le *Journal* de l'OACI s'est entretenu avec Jim Marriott, sous-directeur chargé de la sûreté de l'aviation à l'OACI, sur son point de vue concernant les réalisations de l'OACI au cours des dix dernières années et l'utilisation plus proactive de ses ressources face à l'évolution de l'environnement plus complexe des menaces actuelles.

*Jim Marriott, sous-directeur chargé de la sûreté de l'aviation (AVSEC) de l'OACI, a occupé préalablement différents postes au sein du gouvernement du Canada, dans les domaines du transport aérien et de la sûreté du transport en général, à divers niveaux subalterne, moyen et supérieur, durant une période de 25 ans, au cours de laquelle il a siégé pendant longtemps comme membre du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation de l'OACI.*

**Journal : Dix ans se sont écoulés depuis les événements du 11 septembre. Compte tenu des efforts déployés depuis lors pour renforcer la sûreté de l'aviation, sommes-nous vraiment plus en sécurité aujourd'hui ?**

Jim Marriot : La réponse à cette question n'est pas aussi facile à donner, sans courir le risque de simplifier indûment une situation très complexe. À mon avis, qui est partagé par la plupart des professionnels de la sûreté de l'aviation, il est incontestable que nous sommes plus en sécurité aujourd'hui que jamais pour répondre aux menaces connues.

La difficulté pour la sûreté de l'aviation, la raison de la complexité du problème, est que les menaces continuent d'évoluer. Notre tâche est d'anticiper les menaces futures et de les contrer. Pour ce faire, nous pouvons soit adopter des mesures de sûreté complètement nouvelles, soit modifier les mesures en vigueur pour éliminer les problèmes avant qu'ils ne se manifestent. Des réseaux de renseignement plus étendus et un meilleur partage d'informations jouent également un rôle très important à cet égard et je pense que nous nous améliorons sans cesse dans tous ces domaines.

**Les événements du 11 septembre ont-ils été le catalyseur le plus important de ces progrès ?**

Absolument. À l'instar de tous autres incidents de sûreté, ou bien plus encore, les événements du 11 septembre ont bouleversé nos idées toutes faites sur la sûreté et sur sa gestion. Ils ont donné lieu à une profonde réflexion sur les genres de structures mises en place à l'échelle nationale et

internationale. Depuis lors, de nombreux changements ont été apportés et, dans l'ensemble, une attitude anti-terroriste plus pointue et plus dynamique a été adoptée.

### **Que fait l'OACI pour se tenir au courant des menaces nouvelles et émergentes ?**

C'est une question très importante, qui relève d'un aspect de la sûreté de l'aviation sur lequel je pense que nous avons fait beaucoup de progrès. Je tiens à souligner en particulier qu'à la différence de l'aéronautique, la sûreté n'est pas une science. Avec l'aéronautique, nous sommes en mesure de prévoir l'interaction entre un aéronef et l'air ambiant et en prédire les résultats de façon scientifique. Alors qu'avec la sûreté, le degré et le type d'anticipation est beaucoup moins scientifique, parce que nous avons affaire à des êtres humains et aux effets de leur comportement sur l'aviation. En ce sens, on peut dire que la sûreté relève parfois de l'art bien plus que de la science.

Afin de contribuer à l'étude de ces aspects non linéaires de la sûreté, l'OACI a mis sur pied un groupe d'experts très variés provenant de tous les coins du globe, avec pour tâche de passer en revue tout ce que nous savons sur les menaces contre la sûreté, en se fondant sur les incidents connus et l'évolution générale des milieux de l'aviation et d'autres domaines, pour prédire les nouveaux types de menaces qui pourraient voir le jour avec l'évolution des comportements terroristes. Ces experts constituent un groupe de travail spécialisé du Groupe d'experts AVSEC de l'OACI et leurs conclusions sur l'évolution du climat de risques qui contribuent à orienter les objectifs de l'Organisation dans l'établissement de nouvelles mesures de sûreté ou la modification des mesures en place.

**Certains observateurs estiment que la communauté de l'aviation a perdu tout sens commun en traitant pratiquement tous les voyageurs aériens comme des terroristes potentiels. Est-ce une**

### **description valide des procédures de sûreté actuelles ?**

Je la formulerais différemment. Au lieu d'affirmer que nous traitons tous les passagers comme des terroristes, je dirais au contraire que la sûreté de l'aviation traite tous les passagers avec le même respect pour leur attente fondamentale concernant la sûreté de leurs vols. De même, il est faux de prétendre que tout le monde est traité comme présentant le même danger, puisqu'il y a des niveaux secondaires d'inspection/filtrage que la plupart des voyageurs ne connaîtront sans doute jamais.

Ce que nous visons ces dernières années, c'est d'établir des conditions de base efficaces en matière de sûreté qui permettraient aux passagers, aux bagages et au fret d'embarquer ou d'être chargé à bord des aéronefs après avoir fait l'objet d'un niveau d'inspection déterminé avec soin — en assurant l'équilibre entre le confort des passagers et l'efficacité de l'industrie. Ces conditions de base sont plus complexes qu'elles ne l'étaient, mais c'est normal en raison du climat de menace actuel.

Ce que je tiens à souligner ici, c'est que, d'une part, les terroristes ne correspondent pas à une description unique et, d'autre part, l'aviation représente un système mondial extrêmement complexe qui dessert des populations de toutes races, religions et classes socio-économiques. C'est dans cette perspective que chaque voyageur doit être évalué, ce qui pousse certaines personnes à penser, de façon erronée, qu'elles sont traitées comme des terroristes. En fait, ces conditions de base que nous avons établies sont renforcées par des analyses complémentaires de certains individus, certains bagages ou types de fret qui, à notre avis, présentent des risques plus élevés. La détermination de ces risques est faite dans les coulisses, sur la base d'un ensemble complexe de renseignements partagés et d'autres facteurs, et le public n'en a pas connaissance, à la différence des mesures de sûreté plus visibles.

### **Quels sont d'après vous les éléments de sûreté les plus préoccupants dans le contexte particulier actuel des aéroports ?**

Je préfère ne pas aborder la sûreté aéroportuaire en termes de menaces ou de vulnérabilités particulières, mais plutôt selon une perspective globale, comme un milieu où nous travaillons sur plusieurs niveaux interconnectés pour arriver à de meilleurs résultats généraux. Pour les aéroports, comme pour l'aviation en général, l'aspect le plus préoccupant est l'évolution continue des menaces. Nous savons que les terroristes sont constamment à la recherche de nouveaux moyens de réaliser leurs objectifs et il nous revient de travailler dur pour anticiper leurs démarches.

Nos activités dans le domaine de la sûreté aéroportuaire doivent également tenir compte de la nécessité d'assurer le développement et le succès de l'aviation en général. En d'autres termes, nous devons nous soucier de la pérennité de la sûreté. Nous ne disposons tout simplement pas de ressources illimitées pour la détection et la prévention des menaces, et il nous faut nous concentrer sur l'établissement d'un système de sûreté offrant un niveau général d'avantages qu'il nous sera possible, concrètement, de maintenir et, à terme, d'améliorer.

La question de la facilitation des passagers et des déplacements des personnes et des marchandises dans l'environnement aéroportuaire constitue également un facteur de préoccupation important dans toutes nos activités dans le domaine de la sûreté. L'OACI a toujours considéré que la sûreté et la facilitation sont les deux faces d'une même médaille, et nous nous efforçons constamment d'harmoniser ces deux domaines. En accordant délibérément la priorité aux déplacements efficaces des passagers, les professionnels de la sûreté assurent la prospérité continue de l'aviation et la confiance qui lui est accordée. Si les avions ne volent pas, et si les aéroports

ne sont pas ouverts, eh bien, cela veut dire tout simplement que le système est défaillant.

De notre point de vue, il est évident que pour les passagers, il est préférable de faire la queue à un aéroport plutôt que de voir cet aéroport fermé parce que les gens ont peur de prendre l'avion. Il est donc de notre responsabilité, en tant qu'experts de la sûreté, de nous concentrer sur les objectifs de la facilitation, qui sont de raccourcir le plus possible les files d'attente et de faire circuler les voyageurs, tout en assurant la sûreté du système.

**Les excellents résultats observés actuellement en matière de sûreté nécessitent une grande coopération à de nombreux niveaux différents. Comment l'OACI collabore-t-elle avec des organisations telles que l'IATA et l'ACI et comment harmonise-t-elle ses efforts en matière de normes, de planification et de mise en œuvre des programmes de sûreté des aéroports ?**

L'Organisation a la chance de pouvoir bénéficier des diverses perspectives de nos partenaires de l'industrie en matière de politique et de réglementation, qui nous sont communiquées dans le cadre des divers groupes de discussion et de travail qu'elle convoque. L'IATA et l'ACI sont du nombre, mais nous avons de nombreux autres partenaires.

Les transporteurs membres de l'IATA, par exemple, accordent la priorité à la sûreté, mais ils sont également soucieux des aspects pratiques économiques et opérationnels. Ces exploitants sont beaucoup plus « proches » de l'expérience quotidienne des voyageurs et des passagers que nous ne le sommes en tant qu'organisme de réglementation. À cet égard, leur contribution est particulièrement utile.

De même, l'OACI bénéficie également de la coopération accrue de l'ACI, maintenant que cet organisme a déménagé ses bureaux à Montréal. Nous nous réjouissons d'avoir comme voisin la communauté mondiale des aéroports, car elle constitue un partenaire clé dans pratiquement toutes nos activités.

**Il n'existe pour le moment aucune procédure harmonisée de vérification du fret aérien, car les règlements dans ce domaine varient considérablement d'un pays à l'autre. L'OACI a-t-elle un rôle à jouer à cet égard ?**

Nous jouons déjà un rôle de premier plan. Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2011, de nouvelles normes de sûreté sont devenues applicables au fret aérien, exigeant des États qu'ils établissent des systèmes efficaces de sûreté de la chaîne d'approvisionnement. La sûreté est assurée non seulement aux aéroports, mais aussi dans l'ensemble du système de transport multimodal qui accompagne le fret de l'usine à l'aéroport et jusqu'à l'utilisateur final. C'est là un résultat important et l'OACI a joué un rôle clé dans l'amendement des normes internationales pour répondre aux besoins.

Les événements d'octobre dernier, avec la découverte de colis suspects dans des cargaisons au Royaume-Uni et à Dubaï à destination des États-Unis, ont bouleversé les hypothèses sur lesquelles repose le cadre de la sûreté du fret. L'OACI a immédiatement collaboré avec ses États membres pour déterminer de quelles façons les critères peuvent être resserrés et la menace contrée, tout en reconnaissant que le fret aérien est un élément absolument essentiel de l'économie mondiale, et qu'il doit pouvoir continuer à être transporté efficacement.

**Comment les efforts déployés dans le domaine de la réglementation s'harmonisent-ils avec les initiatives entreprises par l'industrie pour assurer la sûreté de la chaîne logistique du fret ?**

C'est absolument important — qu'ils s'harmonisent. Nous savons, par notre longue expérience avec l'industrie, que l'excellence en matière de sûreté ne saurait être acquise du jour au lendemain. Nous tirons des leçons de nos expériences, nous apprenons en appliquant de nouvelles technologies et par toutes sortes d'autres moyens, afin de déterminer les meilleures solutions disponibles dans ce domaine.

Nous sommes heureux de voir que l'industrie se voit facilement jouer un rôle complémentaire à celui de l'OACI et que des organismes tels que l'IATA mettent d'ores et déjà en œuvre des projets pilotes dans ce domaine. Les connaissances accumulées et les résultats de ces initiatives contribueront à renforcer le processus réglementaire international. Nos rôles à cet égard sont mutuellement enrichissants.

**L'OACI a proposé de tenir une conférence mondiale sur la sûreté de l'aviation en septembre 2012. Pourquoi estimez-vous qu'un tel événement est nécessaire dans les circonstances ?**

La tendance, dans l'histoire de la sûreté de l'aviation, est de convoquer en catastrophe la communauté internationale à la suite d'événements horribles. Or, avec l'accent mis désormais sur la pérennité et en visant une attitude plus proactive, l'OACI s'efforce de créer un climat d'attention et de conscientisation plus constantes auprès des organes de réglementation, de l'industrie et des services d'application de la loi. Cette nouvelle approche nécessite une rencontre des décideurs à des intervalles appropriés, plus réguliers.

La conférence de haut niveau de septembre 2012 s'inscrit également dans l'objectif de renforcer le rôle de leader de l'OACI en matière de sûreté de l'aviation. Nous convoquerons les États membres de l'Organisation pour leur présenter de nouveaux problèmes et promouvoir des débats ciblés sur les défis qui nous interpellent et les moyens de les relever. Cela contribuera à conserver l'important élan bâti au cours des dernières années dans le domaine de la sûreté de l'aviation, à maintenir un haut degré d'engagement politique et à garder un niveau élevé d'engagement professionnel et technique. ■



# I am ENSURING PASSENGER SAFETY

Language proficiency training.  
Just as crucial as any other emergency training.

Passing an ICAO English Language Proficiency test does not guarantee long-term proficiency. Language proficiency is a skill, not knowledge. Recurrent language training especially in non-routine events is just as crucial as any other emergency training.

'Miscommunication between pilots and air traffic controllers continues to cause serious incidents and aircraft fatalities. Therefore, the focus should be on maintaining and improving proficiency—not just achieving compliance.'  
Antonio Pelaez-Portales, Air Navigation Safety Manager, AESA/SENASA (Spain)

### **Beyond Level 4 for air traffic controllers and pilots**

- Develops all six ICAO skill areas with 80 hours online tuition
- Ensures English language proficiency is maintained and prepares personnel for any ICAO English Language Proficiency test
- Is cost effective and accessible. The tracking and reporting system allows instructors to assess progress by generating meaningful and timely reports.

**RMIT English Worldwide is part of RMIT University** and has expertise in language proficiency training, adopting the latest pedagogy to ensure your personnel have the greatest chance of maintaining and improving their proficiency.

**Register your organisation for:**

> **2 FREE Beyond Level 4 courses, for a limited time**

[www.relta.org/bl4](http://www.relta.org/bl4)



# Engagement et dynamisme

Le Groupe de travail sur la sûreté du fret aérien (WGACS) est un groupe spécialisé de l'OACI créé officiellement à la réunion du Groupe d'experts AVSEC, tenue au siège de l'OACI en mars 2011. Le Groupe de travail a pour premier objectif de recommander des mesures pratiques que les États peuvent adopter pour renforcer la sûreté du fret aérien transporté à bord des aéronefs de passagers et de marchandises. Le WGACS recommandera également des moyens d'harmoniser les mesures de sûreté du fret de l'OACI avec les normes, les politiques et les directives d'autres organismes clés de réglementation, tels que l'Organisation mondiale des douanes (OMD) et l'Union postale universelle (UPU), afin de répondre de façon détaillée et exhaustive aux problèmes de la sûreté du fret aérien.

Alec Doazan, expert technique de la Section de la sûreté de l'aviation et de la facilitation de l'OACI et Ken Dunlap, directeur de la sûreté et de la facilitation des voyages de l'IATA, se sont entretenus récemment avec le *Journal* sur les défis que le secteur de l'aviation doit encore relever, en se fondant sur les mesures proactives de l'OACI et de l'IATA dans ce domaine, afin d'élaborer d'autres mesures globales efficaces applicables à l'ensemble de la chaîne logistique du fret aérien.

Bien avant les incidents tristement célèbres d'octobre 2010, l'OACI avait proposé d'apporter de nouveaux amendements à l'Annexe 17 — Sûreté, visant le renforcement de la chaîne logistique du fret aérien. Ces mesures et d'autres découlent de l'importance accrue accordée aux problèmes et aux mesures de sûreté de l'aviation, à l'initiative de Raymond Benjamin, nouvellement élu au poste de secrétaire général de l'Organisation en 2009, et de Jim Marriott, nommé sous-directeur de la sûreté de l'aviation en mai 2010.



À la suite d'octobre 2010, l'OACI a mis en branle le nouveau Groupe de travail sur la sûreté du fret aérien (WGACS) qui a été chargé de recenser et d'évaluer les principales menaces connues et anticipées visant la sûreté de l'aviation. Le groupe a commencé à codifier les meilleures pratiques et à rédiger des directives dans ce domaine, en se concentrant sur les mesures pratiques réalisables que les États pourront appliquer pour remédier rapidement et efficacement aux vulnérabilités du fret aérien.



# Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation

**Siège de l'OACI, Montréal**  
**12-14 septembre 2012**

Dix ans après la dernière Conférence de haut niveau de l'OACI sur la sûreté de l'aviation, la menace des actes d'intervention illicite dans le monde reste élevée. Par ailleurs, le milieu de la sûreté de l'aviation est devenu plus complexe et l'industrie se tourne de plus en plus vers l'OACI pour son rôle de tête de file mondiale dans l'établissement de nouvelles stratégies pour répondre aux défis auxquels doivent faire face les auteurs de politiques aussi bien que les exploitants.

Pour toutes ces raisons, l'OACI convoquera en 2012 une Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation, afin de consulter les parties prenantes de la sûreté de l'aviation au niveau de l'industrie et des États sur la menace mondiale qui pèse sur l'aviation et sur l'efficacité des politiques et des directives en vigueur de l'OACI, notamment la Stratégie globale de sûreté de l'aviation (ICASS) nouvellement établie par l'Organisation et la Déclaration sur la sûreté de l'aviation adoptée par l'Assemblée à sa 37<sup>e</sup> session. La Conférence examinera également la mise en œuvre de l'Annexe 17 par les États.

La Conférence de 2012 se penchera sur les défis critiques dans le domaine de la sûreté de l'aviation mondiale et recommandera des initiatives et des solutions pour les relever. Elle encouragera également l'harmonisation des régimes réglementaires nationaux sur le cadre de la sûreté de l'aviation mondiale établi le plus récemment par l'OACI.

**Pour de plus amples renseignements, consulter :**  
**[www.icao.int/avseccons](http://www.icao.int/avseccons)**

Le WGACS a tenu sa première réunion à Amman, en Jordanie, en mai 2011. Il s'est réuni une deuxième fois au siège de l'OACI en septembre 2011. Durant ces deux réunions, les participants ont jeté la base d'une nouvelle définition, universellement acceptable, du fret à risque élevé, et établi des procédures de base qui permettraient de déterminer de manière plus éclairée les expéditions qui devraient, ou non, être considérées comme du fret à risque élevé. La définition exacte et les mesures de sûreté supplémentaires à appliquer aux envois à risque élevé seront établies plus en détail au fur et à mesure que le groupe avancera dans ses travaux.

Par ailleurs, le WGACS a mis sur pied deux nouveaux sous-groupes chargés respectivement d'étudier et d'amender les éléments indicatifs sur le fret aérien figurant dans le Manuel de la sûreté de l'OACI, et d'élaborer des directives sur le traitement du fret en transbordement. Les premiers résultats de l'étude des éléments indicatifs ont été présentés au groupe à sa deuxième réunion, et les sous-groupes termineront leurs activités d'ici la fin de l'année.

Le WGACS sera saisi en outre de l'examen et de la formulation de recommandations sur les moyens proposés pour mieux harmoniser les mesures de sûreté du fret aérien de l'OACI avec les normes, les politiques et les directives des organisations internationales compétentes dans ce domaine.

« L'OACI s'est penchée sur ces questions depuis déjà un certain temps », a expliqué Alec Doazan, expert technique de la Section de la sûreté de l'aviation et de la facilitation de l'OACI. « L'Amendement n° 12 de l'Annexe 17, qui a pris effet le 1<sup>er</sup> juillet de cette année, illustre clairement la priorité que l'OACI accorde aux problèmes de la sûreté de la chaîne d'alimentation et aux mesures que nous considérons comme utiles pour faire des progrès dans ce domaine. Depuis lors, l'OACI essaye de renforcer

la coordination de toutes les activités internationales actuelles dans ce domaine, par exemple en signant un protocole d'accord avec l'OMD et en s'efforçant d'harmoniser ses activités et initiatives avec celles de l'UPU. »

Les États auront la possibilité de déposer des différences par rapport aux dispositions de l'Amendement n° 12 de l'OACI, comme le leur permet la Convention de Chicago. Ces différences éventuelles seront examinées à la prochaine session du Conseil de l'OACI et donneront à l'Organisation une meilleure indication du degré de conformité et d'exécution au niveau des États membres.

À mesure que les acteurs de l'industrie commencent à s'adapter au nouveau cadre de la sûreté du fret aérien énoncé dans l'Amendement n° 12, les compagnies aériennes en particulier ont accueilli avec satisfaction la démarche proactive de l'OACI concernant les problèmes de la chaîne logistique et se préparent à coordonner leurs activités avec l'Organisation, afin de contribuer à mettre en place un nouveau cadre de travail de la chaîne logistique plus solide.

« L'OACI a été à la fois visionnaire et précurseur » déclare Ken Dunlap, directeur de la sûreté et de la facilitation des voyages à l'Association du transport aérien international (IATA). C'est avec satisfaction que les transporteurs ont constaté que, bien avant l'incident survenu dans ce domaine, l'OACI avait déjà intégré dans ses amendements les plus récents de l'Annexe 17 des principes de sûreté de la chaîne logistique. Cela signifie essentiellement que, après octobre 2010, les initiatives prises par l'OACI étaient déjà en avance de la menace terroriste. »

Dunlap a souligné que les travaux entrepris par l'OACI immédiatement après l'incident d'octobre, notamment la normalisation des textes et l'établissement d'un ensemble théorique de principes de la sûreté du fret aérien

destiné à être examiné et débattu par l'industrie, ont été extrêmement utiles pour les objectifs à court terme. Il a aussi indiqué que l'Organisation a encore un rôle important à jouer, en particulier pour assurer une plus grande harmonisation du milieu réglementaire actuel.

« Après octobre 2010, certaines questions ont acquis une plus grande importance, telles que l'inspection/filtrage à 100% du fret à bord des vols de passagers et de marchandises. Les zones de juridiction pour les responsabilités en matière d'inspection/filtrage entre les acteurs du transport aérien et des réglementations restent fragmentées » explique Dunlap, ajoutant : « L'IATA tient à ce que le problème soit résolu et que toutes les parties aient une idée claire des domaines où les exploitants devront investir leurs ressources. »

L'IATA envisage un avenir de la sûreté de la chaîne logistique où tous ceux qui touchent un colis ont la responsabilité d'en assurer la sécurité. Une telle démarche repose sur une approche triple, où la première priorité est de déterminer les principes et les procédures à établir, la deuxième est de déterminer les technologies nécessaires pour mieux assurer la sûreté des inspections/filtrages des palettes et des conteneurs de grandes dimensions, et en dernier lieu, d'assurer que tous les participants dans le cadre de la chaîne logistique exploitent et partagent toutes les données disponibles sur le fret à tous les niveaux, de manière à renforcer la protection de toutes les expéditions.

« Il s'agit d'un des problèmes les plus complexes que nous avons jamais eu à résoudre » déclare Dunlap, « Mais il faut comprendre que pour bon nombre d'entre nous, l'incident d'octobre 2010 est équivalent au 11 septembre dans le secteur du fret. La question primordiale est d'assurer que tous les acteurs dans ce domaine comprennent bien l'urgence du défi et leur rôle dans cette lutte. » ■

# L'aéroport de demain

**Les aéroports du vingt-et-unième siècle seront plus encombrés, puisque les services et les installations aéroportuaires devront accueillir un plus grand nombre de passagers utilisant les aérogares existants. Le Conseil international des aéroports (ACI) prévoit actuellement que le nombre total de passagers doublera au cours des vingt prochaines années. Outre le problème d'encombrement, les aéroports et leurs clients devront également faire face aux défis présentés par les cadres émergents de la sûreté axée sur les risques, qui appliquent un partage plus complet et plus efficace des renseignements préalables sur les voyageurs (RPV).**

**Craig Bradbrook, directeur de la sûreté et de la facilitation à ACI World, et David Stewart, chef des aéroports et des services de manutention au sol à l'IATA, se sont entretenus avec le *Journal* sur les technologies et les procédures mises en œuvre pour répondre aux besoins complémentaires d'une sûreté accrue et d'une amélioration du confort des passagers dans le contexte des aéroports.**

Les aéroports poursuivent un même objectif, qui est de contrôler la circulation : celle des aéronefs, des véhicules, du fret, des bagages, des informations et, bien entendu, des passagers. Les postes de contrôle de sûreté créent normalement des embouteillages dans le flot des passagers, et tous les acteurs dans ce secteur s'efforcent actuellement d'établir diverses mesures pour aider à accélérer le débit des traitements.

La gestion des opérations de sûreté en temps réel aux aéroports n'est pas une tâche facile et de nombreux facteurs peuvent influencer sur la qualité des résultats correspondants. Ce problème constituera un grand obstacle dans les années à venir, en raison notamment des graves incidences sur le caractère pratique du transport aérien qui résulteront des exigences plus strictes d'inspection/filtrage qui seront imposées dans les aéroports pour faire face à l'évolution constante de la menace terroriste.

C'est dans ce contexte que nous voyons émerger actuellement une nouvelle

approche de l'inspection/filtrage des passagers axée sur les risques. Les acteurs du transport aérien veulent trouver de meilleures méthodes pour distinguer efficacement la vaste majorité des passagers qui présente très peu de risque de la petite minorité qui pose un risque plus élevé et qui appelle des mesures d'inspection/filtrage plus strictes.

« De nos jours, les terroristes internationaux démontrent une grande habilité à adapter leurs méthodes d'attaque pour exploiter les vulnérabilités perçues » explique Craig Bradbrook, directeur de la sûreté et de la facilitation à ACI World. « Les organismes de réglementation et les exploitants, dont les aéroports, sont de plus en plus conscients de la nécessité d'adopter une démarche axée sur la gestion des risques, car nous n'avons tout simplement pas les ressources nécessaires pour traiter tous les risques de la même manière. »

Bradbrook rappelle qu'un rapport récent du Programme universel d'audits de

sûreté (USAP) de l'OACI a mis en lumière une carence dans la supervision de l'assurance de qualité de la sûreté de l'aviation dans certains États. Il souligne qu'il importe que les directeurs d'aéroports soient bien conscients de ces facteurs et qu'ils adoptent une démarche systématique pour gérer et assurer la qualité de la sûreté aéroportuaire.

« La possibilité d'une collaboration potentielle entre l'OACI et l'ACI est bien présente, et permettra d'éliminer cette carence dans l'assurance de la qualité de la sûreté » constate Bradbrook. « Une coopération accrue avec l'OACI et les organismes de réglementation locaux dans ce domaine pourrait aider les exploitants d'aéroports à identifier les risques plus élevés et à y consacrer leurs ressources en conséquence. Travaillant de concert, nous serions alors en mesure de déterminer et d'éliminer les mesures qui ne sont plus justifiées, sur la base de l'évaluation des risques. »

Bien souvent, le processus d'inspection/filtrage des passagers est appliqué par

les aéroports, directement ou par l'intermédiaire d'un agent contractuel. Les directeurs d'aéroports sont donc particulièrement intéressés par de nouvelles méthodes d'inspection/filtrage de passagers et recherchent la « zone d'impact » qui leur permettra d'intégrer le renseignement, les règlements, les technologies, les procédures et les facteurs humains.

« L'aviation se doit de regrouper tous les acteurs intéressés pour trouver cette zone d'impact et l'ACI se réjouit que l'OACI ait mis sur pied un groupe consultatif technique pour coordonner ces travaux » souligne Bradbrook.

Puisqu'un meilleur accès aux données et le partage des renseignements vont jouer un rôle important dans les solutions de sûreté axées sur les risques, l'ACI a lancé récemment une nouvelle initiative appelée ACRIS, destinée à faciliter la communication de données entre les principaux partenaires du transport aérien. Le projet ACRIS vise l'adoption unanime de principes d'architecture orientée services (AOS) par l'ensemble de la communauté aéroportuaire, dans un mouvement coordonné.

« De nos jours, les systèmes et les applications TI ont tendance à être exclusifs, avec des interfaces qui exigent invariablement une adaptation locale longue et coûteuse » explique Bradbrook. « Il en résulte un dossier commercial difficilement acceptable. En établissant une interface standard fondé sur des principes d'AOS et des protocoles établis du web, ACRIS offre aux utilisateurs ultimes un « connecteur » standard. Ceci présente aux exploitants sur la plateforme aéroportuaire tout un éventail de possibilités d'échanger des informations pour améliorer les opérations existantes et faciliter de nouveaux services. »

En avril dernier, le Conseil d'administration mondial d'ACI a approuvé une nouvelle pratique recommandée pour l'ACRIS et un groupe de travail de l'ACI a été chargé de rédiger des spécifications techniques et de procéder à des essais.

Dans un avenir prévisible, les activités de l'ACI seront guidées par ces priorités et par d'autres, liées au maintien de la sécurité, compte tenu de la croissance prévue, de la gestion des opérations en temps réel et de la réduction des « tampons opérationnels » résultant de façon générale de l'environnement des aéroports beaucoup plus achalandés, ainsi que des responsabilités environnementales et commerciales des aéroports envers les communautés et les actionnaires qu'ils desservent.

### Préoccupations de l'IATA concernant les aéroports

L'initiative Voyage rapide de l'IATA est la principale stratégie suivie par l'Association de transporteurs pour la modernisation et l'amélioration des aéroports à court terme. Elle comprend cinq projets prioritaires destinés à offrir une gamme d'options libres-services qui offrent aux passagers un plus grand contrôle sur leurs voyages. La mise en œuvre du Voyage rapide aide également les transporteurs membres de l'IATA de réduire leurs dépenses d'exploitation tout en améliorant les services aux passagers.

« Le principal but recherché par l'IATA est de réduire les coûts des compagnies aériennes et d'améliorer l'expérience des passagers en leur offrant une gamme d'options libres-services » explique David Stewart, chef des opérations des aéroports et de la manutention au sol de l'Association du transport aérien international (IATA). « Il ne faut pas oublier que les aéroports sont des structures extrêmement complexes, dont le coût de construction frôle les 5 000 USD par pied carré — l'équivalent d'un hôpital sur ce plan. Un grand nombre des initiatives Voyage rapide préconisées par l'IATA ont été conçues, non seulement pour éliminer les tracasseries et donner aux voyageurs un plus grand choix de libres-services, mais aussi pour réduire les surfaces qui doivent être consacrées à ces fonctions à l'aéroport. »

Stewart a annoncé que l'IATA met en œuvre son programme Voyage rapide

sur la base d'une philosophie « d'engagement progressif » avec les aéroports partenaires. Si certaines installations hésitent à adopter ces types de progrès, selon leurs champs de compétence et leurs directives opérationnelles, la plupart tiennent beaucoup à faciliter les applications technologiques et les mises à l'essai quotidiennes qui contribuent à rendre d'ores et déjà l'expérience des passagers plus rapide et plus agréable.

Stewart constate que « de nombreuses installations et autorités sont surtout soucieuses d'assurer que toutes nouvelles mesures proposées s'harmonisent bien avec les stratégies et les opérations des autres parties prenantes à l'aéroport. Un bon exemple que je peux citer est celui de Heathrow et d'Air Canada. La compagnie aérienne canadienne avait appliqué largement la pratique d'auto-étiquetage des bagages sur ses vols intérieurs et elle voulait étendre la pratique à ses vols internationaux. Il se trouve que la British Airports Authority (BAA) a vu les avantages et le bien-fondé de l'initiative d'Air Canada et qu'elle a facilité un climat de coopération qui a permis de réaliser des progrès véritables. »

À la question de savoir si l'IATA était inquiète des volumes importants de données sur les passagers qui sont actuellement utilisées par les technologies modernes pour améliorer la sûreté et la facilitation, Stewart a affirmé sans hésiter que la principale préoccupation de son association est d'assurer le respect de tous les règlements applicables.

Il conclut : « La technologie est un outil fort utile pour réduire les coûts, renforcer la sûreté et enrichir l'expérience des passagers. Mais nous ne voulons pas perdre de vue l'élément humain. Dans l'exécution de ses projets, l'IATA veille à ne déployer les technologies que lorsqu'elles sont appropriées et à garder à l'esprit l'aspect humain, tout en s'efforçant de protéger les données personnelles et de respecter les lois locales sur la vie privée. » ■



# **NOUVEAU PRODUIT EN LIGNE**

## ***DATA+ de l'OACI***

Données comparatives mondiales  
sur l'aviation



**Pour plus d'information  
et pour s'abonner, aller à :**

**[www2.icao.int/en/G-CAD](http://www2.icao.int/en/G-CAD)**



# Une évaluation des menaces qui respecte les passagers

Le renforcement et la rationalisation du processus d'inspection/filtrage des passagers et des bagages de cabine sont une priorité importante pour les organismes regroupant les compagnies aériennes et les aéroports tels que l'Association du transport aérien international (IATA) et le Conseil international des aéroports (ACI). L'OACI quant à elle reste pleinement déterminée à établir, de concert avec ses organismes et d'autres partenaires de ce secteur, des recommandations pour les postes de contrôle futurs et les procédures d'inspection/filtrage connexes.

L'OACI a organisé vers la fin de 2010 un atelier sur le processus d'inspection/filtrage des passagers et des bagages de cabine et des postes de contrôle de la prochaine génération, qui s'est tenu à Genève sous les auspices de l'IATA et de l'ACI, et qui a permis de recenser dix principaux domaines d'activités dignes d'attention pour les parties prenantes et de créer un nouveau Groupe consultatif technique (TAG) chargé d'étudier les technologies et les procédures connexes.

Le *Journal* s'est entretenu récemment avec James Pope, président du nouveau TAG et directeur de la sûreté aérienne auprès des Affaires réglementaires de Transports Canada, Craig Bradbrook, directeur de la sûreté et de la facilitation à ACI World, et Ken Dunlap, directeur de la sûreté et de la facilitation des voyages à l'IATA, en compagnie de Steven Berti et d'Anda Djojonegoro du Secrétariat de l'OACI, pour discuter des tâches et des priorités futures, alors que le transport aérien s'efforce de trouver une solution à l'harmonisation des postes de contrôle pour faire face plus efficacement à l'évolution des menaces visant l'aviation civile tout en respectant le confort et l'espace privé des passagers.

Durant la 37<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI, l'initiative communément appelée « Poste de contrôle de l'avenir » a été entérinée par les États membres de l'OACI, qui ont souligné la volonté mondiale d'arriver à un consensus sur cet aspect essentiel de l'expérience du voyage au vingt-et-unième siècle.

De meilleures procédures d'inspection/ filtrage des passagers et des bagages font partie d'un vaste ensemble de mesures de sûreté de l'aviation appuyé par la Résolution A37-17 de l'Assemblée, qui appuyait la Stratégie globale OACI de sûreté de l'aviation (ICASS), notamment la focalisation stratégique n° 2 : « promouvoir des approches innovantes, efficaces et efficaces en matière de sûreté ».

Vers la fin de 2011, un atelier de suivi sur la sûreté de l'aviation tenu à Genève a permis de broser un tableau plus clair sur la portée des activités, des recherches et de la création d'un nouveau Groupe consultatif technique (TAG) pour superviser les activités connexes.

Avant et depuis l'entérinement par l'Assemblée de ces priorités, la Sous-direction de la sûreté de l'aviation de l'OACI a été à l'avant-garde de ce processus et s'est efforcée d'obtenir la coopération de tous les organismes et États intéressés pour renforcer les mesures de dissuasion, de détection et de prévention des attaques terroristes potentielles. Ces priorités se traduisent dans les statistiques récentes qui indiquent que les transporteurs aériens commerciaux et les aéroports ont desservi 2,5 milliards de passagers en 2011 — soit 5% de plus qu'en 2010, avec un taux de croissance similaire prévu pour un avenir prévisible.

### Définition d'un poste de contrôle de l'avenir

Ces chiffres sont particulièrement pertinents pour l'Association du transport aérien international (IATA), qui a adopté une approche plutôt proactive dans la détermination de la gamme de ressources fondées sur les données et la technologie qui pourrait mener à la solution gagnante

**« Le concept du poste de contrôle de l'avenir n'est pas proposé comme une solution rigide et uniformisée, mais plutôt un éventail d'éléments et de processus qui peuvent être déployés en partie, en totalité ou en combinaison, selon le climat de menace, les besoins et les ressources dont disposent les États et les parties prenantes. »**



*Ken Dunlap, directeur de la sûreté et de la facilitation des voyages, IATA*

recherchée actuellement par le secteur pour équilibrer les besoins de la sûreté et ceux des passagers. En juin dernier, l'Association a dévoilé sa version du poste de contrôle de l'avenir à sa 67<sup>e</sup> Assemblée générale annuelle (AGM).

« Le but que nous visons dans la promotion du principe du poste de contrôle de l'avenir est de renforcer la sûreté, mais parallèlement, nous voulons respecter les droits humains fondamentaux et assurer un traitement des passagers qui respectent leur intimité, leurs biens et leurs renseignements personnels » a souligné Ken Dunlap, directeur de la sûreté et de la facilitation des voyages à l'IATA. « Ceci dit, notre demande de normes mondiales ne doit pas être interprétée comme excluant toute flexibilité. Le concept du poste de contrôle de l'avenir n'est pas proposé comme une solution rigide et uniformisée, mais plutôt un éventail d'éléments et de processus qui peuvent être déployés en partie, en totalité ou en combinaison, selon le climat de menace, les besoins et les ressources dont disposent les États et les parties prenantes. »

Le concept du Poste de contrôle de l'avenir de l'IATA prévoit l'abolition de la pratique d'une base universelle pour la sûreté. Les passagers, à l'approche du nouveau poste de contrôle, seront orientés vers l'une de ces trois voies : « Voyageur connu », « Sûreté normale » et « Sûreté renforcée ». Pour déterminer la voie que devra emprunter un voyageur, l'on se fondera

sur un identificateur biométrique figurant dans son passeport ou son document de voyage qui déclenchera les résultats d'une évaluation de risques avant même qu'il n'arrive à l'aéroport.

Les trois voies de sûreté intégreront des technologies de filtrage définies par le niveau de risque associé à chacune des voies. Les voyageurs connus, qui se sont inscrits et ont fait l'objet de vérification

### PROGRAMME DES TRAVAUX SUR LES PROGRÈS DANS L'INSPECTION/FILTRAGE DES PASSAGERS ET DES BAGAGES

Convenu à l'Atelier de l'OACI sur le Processus d'inspection/filtrage des passagers et des bagages et le poste de contrôle de la nouvelle génération, tenu à Genève (Suisse) du 30 novembre au 1<sup>er</sup> décembre 2010 :

- Réglementation.
- Inspection/filtrage différenciée.
- Identification des menaces.
- Tolérance des risques et définition de l'inspection/filtrage.
- Facteurs humains, notamment liés au filtrage du personnel et aux passagers.
- Optimisation du poste de contrôle.
- Partage des pratiques idéales.
- Gestion des parties prenantes en matière de technologie.
- Vision à long terme.
- Définition de la gouvernance.
- Forum des parties prenantes.

Seventh Symposium and Exhibition on

# ICAO MRTDs, Biometrics and Security Standards

12 to 15 September 2011



## THANK YOU

ICAO would like to thank the following sponsors and exhibitors for their support and participation at the Seventh Symposium and Exhibition on ICAO MRTDs, Biometrics and Security Standards from 12–15 September 2011 :

- › 3M COMPANY
- › AMATECH LTD.
- › ARJOWIGGINS SECURITY
- › ATLANTIC ZEISER GMBH
- › AWARE, INC.
- › BUNDESDRUCKEREI GMBH
- › CANADIAN BANK NOTE COMPANY, LIMITED
- › CARDLOGIX CORPORATION
- › CENTRO GRAFICO DG
- › COLLIS B.V.
- › CRANE MICRO-OPTIC SOLUTIONS
- › CROSS MATCH TECHNOLOGIES GMBH
- › DATACARD GROUP
- › DE LA RUE IDENTITY SYSTEMS
- › DIGITAL IDENTIFICATION SOLUTIONS GROUP
- › DILETTA ID-SYSTEMS
- › EDAPS CONSORTIUM
- › EMPEROR TECHNOLOGY
- › ENTRUST, INC.
- › FOSTER & FREEMAN LTD.
- › GEMALTO
- › GLOBAL ENTERPRISE TECHNOLOGIES CORPORATION
- › HID GLOBAL
- › HOLLISTON LLC
- › HOLOGRAM INDUSTRIES
- › IAI INDUSTRIAL SYSTEMS B.V.
- › IRIS CORPORATION BERHAD
- › KEESING REFERENCE SYSTEMS
- › KEIT LTD.
- › KEYNECTIS
- › LUMINESCENCE INTERNATIONAL LTD.
- › MORPHO B.V.
- › MÜHLBAUER INC.
- › NXP SEMICONDUCTORS
- › OBERTHUR TECHNOLOGIES
- › OPTAGLIO S.R.O.
- › OVD KINEGRAM AG
- › PAGEMARK TECHNOLOGY, INC.
- › PANASONIC SYSTEM NETWORKS CO., LTD.
- › REGULA LTD.
- › SICPA
- › SMARTRAC N.V.
- › SPEED IDENTITY AB
- › TOSHIBA CORPORATION
- › TRÜB AG
- › U-NICA SECURITY AG
- › VISION-BOX, S.A.
- › WORLDREACH SOFTWARE



d'antécédents, auront un accès accéléré. Les voyageurs «normaux» constitueront la majorité des passagers. Quant aux voyageurs pour lesquels l'on dispose de moins d'informations, et qui sont choisis au hasard ou qui sont considérés comme présentant un risque élevé selon les informations et les renseignements disponibles, ils feront l'objet d'un niveau plus élevé d'inspection/filtrage.

Le concept de l'IATA repose grandement sur des technologies qui sont en voie de mise au point et qui permettront aux passagers de traverser les couloirs des postes de contrôle sans avoir à s'arrêter pour enlever des vêtements ou ouvrir leurs bagages à main. Il est prévu par ailleurs que le processus de sûreté pourrait être combiné avec les procédures de douane au départ et d'immigration, simplifiant davantage l'expérience des passagers.

Du point de vue de l'IATA, une des préoccupations majeures de l'industrie aussi bien que des organismes de réglementation porte sur les difficultés dont souffre déjà le processus de contrôle actuel, même avec la capacité du système d'aujourd'hui. L'IATA n'a cessé d'insister pour que les autorités compétentes, les compagnies aériennes, les aéroports, les fournisseurs de technologies et d'autres parties prenantes consacrent d'importantes ressources et établissent les priorités appropriées pour trouver des solutions rapidement.

Dunlap souligne que «le plan de l'IATA prendra comme point de départ notre situation actuelle pour nous amener à un poste de contrôle intermédiaire fondé sur la technologie d'aujourd'hui, en

**« Toute nouvelle approche devra déterminer la « zone d'impact » en intégrant le renseignement, les règlements, les technologies, les procédures et les facteurs humains. Notre but primordial aujourd'hui est de regrouper tous les acteurs intéressés pour trouver cette zone d'impact et l'ACI se réjouit que l'OACI ait mis sur pied un groupe consultatif technique pour coordonner ces travaux. »**



*Craig Bradbrook, directeur de la sûreté et de la facilitation, ACI Monde*

#### CONCEPT DU POSTE DE CONTRÔLE DE L'AVENIR DE L'IATA

Les passagers, à l'approche du nouveau poste de contrôle, seront orientés vers l'une de ces trois voies : « Voyageur connu », « Sûreté normale » et « Sûreté renforcée ». Pour déterminer la voie que devra emprunter un voyageur, l'on se fondera sur un identificateur biométrique figurant dans son passeport ou son document de voyage qui déclenchera les résultats d'une évaluation de risques avant même qu'il n'arrive à l'aéroport. Avec sa nouvelle proposition, l'IATA prévoit l'abolition de la pratique d'une base universelle pour la sûreté, de meilleurs résultats généraux en matière de sûreté et une amélioration spectaculaire des aspects vie privée et confort des passagers.



nous préparant à un avenir où l'inspection/filtrage des passagers reposera sur des tunnels technologiques futurs.»

Un des rôles clés de l'OACI dans ce processus est de coordonner la recherche et les propositions de l'IATA avec des initiatives similaires d'amélioration des postes de contrôle qui sont en cours ou en préparation. La nécessité d'un changement est criante et incontestable, mais l'absence de coordination dans ce domaine risque de créer un fouillis d'exigences, de normes et de procédures disparates.

«À court terme, le rôle clé du TAG sera d'étudier les nouveaux concepts proposés, tels que les files spécialisées, l'analyse des données sur les passagers et la vérification automatique» a ajouté James Pope, président du TAG et directeur de la sûreté aérienne aux Affaires réglementaires de Transports Canada. «Il faut cependant souligner que tous ces concepts et procédures reconnaissent et dépendent lourdement de l'importance d'une transition vers une approche de filtrage de sûreté axée sur les risques. C'est incontestablement sur cette base essentielle qu'il faudra bâtir toute version améliorée de l'expérience d'inspection/filtrage de sûreté des passagers.»

Dans le secteur des aéroports, le Conseil d'administration mondial de l'ACI a décidé récemment de faire de l'intérêt des passagers le point central des activités futures de l'ACI. L'organisme a établi jusqu'ici la cartographie intégrale du chemin parcouru par les passagers à l'aéroport, en définissant clairement leurs besoins et leurs attentes à chaque étape du chemin.

**« Il faut souligner que tous ces concepts et procédures reconnaissent et dépendent lourdement de l'importance d'une transition vers une approche de filtrage de sûreté axée sur les risques. C'est incontestablement sur cette base essentielle qu'il faudra bâtir toute version améliorée de l'expérience d'inspection/filtrage de sûreté des passagers. »**

*James Pope, président du TAG et directeur de la sûreté aérienne aux Affaires réglementaires de Transports Canada*

« Ce processus cartographique renforce notre capacité de détecter les lacunes et les problèmes qui ont le plus grand impact sur le voyage du passager » explique Craig Bradbrook, directeur de la sûreté et de la facilitation à ACI World. « Cela nous aidera à prioriser nos activités de promotion ou d'éducation, sans compter l'établissement de directives sur les meilleures pratiques ou les solutions techniques. »

Pour l'ACI, il y a deux principales questions à considérer dans la recherche sur l'inspection/filtrage et les solutions. D'une part, comment mieux coordonner les efforts du secteur en vue d'établir une nouvelle approche axée sur les risques pour l'inspection/filtrage des passagers de l'avenir, et d'autre part, comment une telle coordination pourrait permettre de répondre aux problèmes immédiats du processus d'inspection/filtrage.

« Le processus d'inspection/filtrage des passagers est appliqué à nos aéroports et bien souvent, il est exécuté par les aéroports, directement ou par l'intermédiaire d'un agent contractuel » fait remarquer Bradbrook. Toute nouvelle approche devra déterminer la « zone d'impact » en intégrant le renseignement, les règlements, les technologies, les procédures et les facteurs humains. Notre but primordial aujourd'hui est de regrouper tous les acteurs intéressés pour trouver cette zone d'impact et l'ACI se réjouit que l'OACI ait mis sur pied un groupe consultatif technique pour coordonner ces travaux. »

#### **Problème à court terme de l'inspection/filtrage : Élimination des LAG**

Concernant l'harmonisation des processus de sûreté dans l'immédiat, Bradbrook estime que le plus grand défi actuel de l'industrie est l'élimination coordonnée à l'échelle mondiale des restrictions imposées aux liquides, aérosols et gels (LAG).

Il explique : « Du point de vue des aéroports, les déplacements des passagers entraînent inéluctablement des embouteillages. Au cours des cinq dernières années, le processus d'inspection/filtrage est devenu plus difficile en raison des restrictions imposées sur l'emport des LAG à bord des avions et des fouilles généralement plus poussées des passagers imposées par la menace des terroristes qui sont plus habiles à dissimuler des explosifs artisanaux sur leurs personnes. »

Au début, les restrictions sur le transport des LAG étaient censées être des mesures temporaires. L'idée était de les éliminer lorsque la technologie de détection des explosifs liquides serait disponible pour permettre l'inspection/filtrage courante des LAG. Cinq ans plus tard, le climat de menace continue de compliquer le processus d'inspection/filtrage pour les aéroports et pour le personnel de sûreté des États tout en ralentissant le rythme de traitement des passagers.

La Commission européenne a fixé au 29 avril 2013 la date où les restrictions sur les LAG devront être levées dans les pays membres. Cette décision a imposé une nouvelle urgence dans la recherche de solutions opérationnelles pour les aéroports. Pour les aéroports qui doivent respecter cette date limite, les problèmes qui se posent sont la disponibilité de la technologie requise et l'adaptation des processus d'inspection/filtrage à cette nouvelle technologie tout en conservant un taux adéquat de traitement des passagers. À ces problèmes viennent s'ajouter les difficultés de financement des modifications des installations, de l'acquisition de nouveaux équipements et des coûts d'exploitation supplémentaires.

« ACI Europe et ses membres coopèrent activement avec la CE pour régler ces problèmes avant la date limite » souligne Bradbrook. « Les activités menées en Europe ont des répercussions ailleurs, puisque les voyageurs empruntent les aéroports européens pour se rendre aux aéroports d'autres régions et vice versa. Si nous aboutissons à une situation où des règles différentes sur les LAG sont appliquées dans des régions différentes, ou même dans différents États d'une même région, les passagers vont se retrouver avec des problèmes aux points de contrôle intermédiaires. Nous avons eu la même situation en 2006 et 2007, où d'énormes quantités de LAG de voyage achetées dans les commerces par les passagers durant leur voyage ont fini par être confisquées ou jetées. »

Étant donné l'importance pour les États et les partenaires de l'industrie d'éviter une répétition de la situation de 2006-07 lorsque les restrictions sur les LAG commenceront à être levées en 2013, la coordination internationale est essentielle. C'est pourquoi l'OACI convoque une nouvelle réunion du Groupe d'étude sur les LAG de son Secrétariat à Paris les 12-13 décembre de cette année.

« Notre rôle dans ce processus est de veiller à ce que toute solution adoptée en Europe soit harmonisée comme il faut aux autres initiatives internationales » signale

## CONTRIBUTIONS DE L'INDUSTRIE

La technologie est l'un des éléments les plus importants du processus d'inspection/filtrage des passagers et des bagages de cabines et des postes de contrôle de l'avenir. C'est dans ce contexte que l'Atelier AVSEC de décembre 2010 tenu à Genève s'est penché sur les caractéristiques et les capacités des diverses technologies, comme en témoignent les fournisseurs participants ci-après.

**Smiths Detection** a souligné l'importance d'adopter une démarche multidisciplinaire de la sûreté, en combinant le déploiement de multiples technologies modernes d'inspection/filtrage avec le renseignement. L'entreprise recommande l'adoption d'un processus d'inspection/filtrage intégré à guichet unique reposant sur une gamme de technologies modernes telles que les systèmes de détection à haute vitesse, et sur des tactiques établies telles que l'aléatoire et l'imprévisibilité, ainsi que sur des mesures de dissuasion à des coûts raisonnables, comme des éléments clés à examiner. Smiths souligne également la nécessité d'une plus grande coordination internationale dans la mise au point d'architectures de systèmes interopérables et cohérentes.

**Rapiscan Systems** fait état des différents moyens de réaliser l'optimisation des postes de contrôle, citant notamment comme possibilités l'intégration des éléments de filtrage, ainsi que de meilleures interfaces des technologies pour améliorer le processus, tant pour les passagers que pour les utilisateurs des équipements. L'entreprise a examiné les leçons tirées des efforts d'amélioration déployés jusqu'ici, en soulignant l'importance des aspects à plus faible technicité de l'optimisation des postes de contrôle, et a proposé de nouvelles mesures qui pourraient inclure l'élaboration de directives pour la conception de postes de contrôle optimisés.

**Gilardoni** a présenté un exposé sur une démarche à niveaux multiples pour l'inspection/filtrage qui permettrait d'améliorer

le flot opérationnel aux postes de contrôle. L'entreprise a décrit comment les technologies d'inspection/filtrage pourraient être améliorées par le recours à la spectroscopie et à l'imagerie passive terahertz, en soulignant les potentialités des nouveaux détecteurs utilisant les technologies spectrométriques. L'entreprise souligne qu'il n'est pas réaliste de viser une technologie universelle pour les applications de sûreté, et recommande d'apporter des améliorations technologiques par étape parallèlement à la réorganisation des postes de contrôle.

**SITA** a abordé les problèmes et les solutions de gestion des contrôles frontaliers, décrivant le rôle de l'évaluation préalable des risques en se fondant sur une gamme diverses d'inputs tels que les renseignements préalables sur les passagers, les visas électroniques et les données biométriques, en les intégrant au processus de traitement des passagers. Les solutions proposées comprennent le déploiement de stations d'enregistrement libre-service à identification biométrique et le transfert préalable des images à rayons-X des bagages et du fret au point de destination. SITA préconise l'adoption d'approches et de solutions fondées sur les communautés, notamment les infrastructures partagées.

**L3 Security and Detection Systems** a passé en revue les difficultés actuelles de l'inspection/filtrage du point de vue des aéroports aussi bien que des passagers. L'entreprise souligne la nécessité d'envisager un poste de contrôle plus complet, conçu pour arrêter les terroristes aussi bien que pour prévenir les détournements d'aéronefs, et a signalé les avantages des systèmes à rayons-X automatiques pour l'inspection des bagages de cabine. L3 estime que les technologies d'inspection/filtrage doivent être considérées comme un outil et non pas comme une panacée garantissant la sûreté de l'aviation.

Steven Berti, chef de la Section politique de sûreté de l'aviation et de facilitation de l'OACI. « Le groupe d'étude de décembre chargé d'examiner les problèmes des LAG tiendra sa réunion en conjonction avec une réunion sur l'inspection/filtrage et les postes de contrôle, afin de tirer parti des connaissances spécialisées et de la communauté des problèmes.

Le groupe d'étude examinera en outre les moyens d'aider les États à préparer l'application des mesures de contrôle des LAG en 2013. Il importe de disposer de directives à cet égard, et il faudrait en commencer l'élaboration le plus tôt possible. Ces directives aideront les États dans l'acquisition d'équipements et assureront l'harmonisation de la mise en œuvre des mesures de contrôle appropriées.

« Il importe de souligner que, malgré une recommandation de l'OACI à ce propos, les dispositions relatives aux LAG ne sont pas appliquées de façon universelle » fait remarquer Anda Djojonegoro, expert technique. « Le Groupe d'étude sur les LAG et le Groupe d'experts AVSEC travaillent actuellement sur la détermination

d'une solution mieux harmonisée à l'échelle mondiale, afin d'améliorer l'expérience des passagers, tout en assurant un degré de sûreté efficace dans tous les États et en respectant les besoins de l'industrie. »

Djojonegoro explique que l'OACI tient particulièrement à éviter les circonstances de 2006, où l'application unilatérale de solutions sur les LAG a entraîné confusion et inconvénients pour les passagers voyageurs à destination et au départ de l'Europe et de l'Amérique du Nord.

« Un grand nombre de ces questions sont conformes aux objectifs et aux recherches menées actuellement dans le cadre général des travaux sur le Poste de contrôle de l'avenir, » conclut Berti. « Les solutions auxquelles nous arriverons dans le domaine des LAG seront certainement intégrées dans les travaux sur le Poste de contrôle de l'avenir. Nous espérons tous que la nature complémentaire de ces problèmes aidera les États et l'industrie à trouver les solutions requises dans les courts délais que les prévisions de croissance de l'industrie nous imposent. » ■

# Un appui essentiel : ISD – Sûreté

**Le Programme de soutien de la mise en œuvre et de développement– Sûreté (ISD-Sûreté) de l'OACI a pour objectif principal d'appuyer les initiatives correctrices des États membres de l'Organisation qui présentent des carences de sûreté aérienne, selon les conclusions du Programme OACI d'audits de la sûreté de l'aviation (USAP). Le programme préconise les partenariats et les accords de collaboration entre les États, l'industrie, les institutions financières internationales et autres parties prenantes, afin de coordonner l'assistance en matière de sûreté.**

**La pierre de voûte du mandat de l'ISD dans le domaine de la sûreté est sa série de programmes de formation et un réseau coordonné de centres de formation. David Tiedge, chef de la Section ISD – Sûreté, et Cornelia Ludorf, ISD – coordonnatrice régionale EURNAT/MID et experte technique pour la formation, se sont entretenus avec le *Journal* sur l'importance de la contribution de l'ISD aux efforts actuels de l'OACI afin de mettre en place un cadre plus solide et plus proactif pour la sûreté de l'aviation sur une base véritablement mondiale.**

Le mandat du Programme de la sûreté de l'ISD a été établi à la 36<sup>e</sup> Session de l'Assemblée de l'OACI par la Résolution A36-3 : *Programme de soutien de la mise en œuvre et du développement (ISD) – Sûreté*. Depuis lors, le mandat opérationnel de l'ISD comprend quatre grandes priorités :

- Fournir aux États une assistance urgente ou à court terme dans le domaine de la sûreté.
- Fournir aux États une assistance régionale.
- Promouvoir la coopération mondiale.
- Fournir aux États un soutien dans l'établissement et la mise en œuvre de programmes de formation.

« En général, l'ISD – Sûreté contribue aux activités d'appui à la mise en œuvre et de développement destinées à renforcer les capacités des États » explique David Tiedge, chef de la Section ISD – Sûreté. « Depuis le 11 novembre, nous nous sommes concentrés encore plus sur les responsabilités d'audit de l'OACI et sur le renforcement des capacités des États de mettre en œuvre les normes et les pratiques recommandées (SARP) internationales en établissant, organisant et coordonnant les projets pertinents de formation et d'assistance. »

En ce qui concerne tout particulièrement la formation à la sûreté de l'aviation, ISD – Sûreté apporte une assistance essentielle aux activités de formation régionales et nationales en établissant et en exécutant des sessions de formation particulière pour aider les États à respecter les dispositions de l'Annexe 17 (Sûreté) de l'OACI. Le réseau mondial de centres de formation à la sûreté de l'aviation (ASTC) entérinés par l'Organisation constitue l'épine dorsale de ce programme et contribue à l'établissement et à l'exécution des projets de formation (voir l'encadré de la page suivante).

## Principaux ateliers de formation

ISD – Sûreté offre sept malles pédagogiques traditionnelles sur la sûreté de l'aviation (ASTP — contenant des textes et éléments guidés de formation que les États peuvent acheter pour appuyer leurs propres activités de formation) et cinq ateliers spécialisés.

Les sept ASTP portent sur une vaste gamme de sujets, allant de la formation de **base**, destinée à former le personnel de sûreté débutant à appliquer les mesures de sûreté et les tâches de

## RÉSEAU MONDIAL DE CENTRES DE FORMATION

Le réseau mondial de centres de formation à la sûreté de l'aviation (ASTC) entérinés par l'OACI se compose de 22 installations dans le monde. Outre l'exécution des activités de formation appuyées par l'Organisation, les ASTC ont également pour tâches d'établir et de mettre en œuvre un programme annuel de cours régionaux de formation à la sûreté de l'aviation adaptés aux besoins des régions.



communication/coopération avec d'autres services de l'aéroport, jusqu'à une formation plus ciblée et plus spécialisée dans la **gestion des crises** et la planification des **exercices** d'urgence, le traitement du **fret**, les principes fondamentaux de la **gestion**, les fonctions des **inspecteurs nationaux**, et la préparation des **instructeurs** de formation à la sûreté de l'aviation.

Par ailleurs, les ateliers d'ISD – Sûreté assure également une formation ciblée dans un environnement plus pratique et plus interactif, destinée spécifiquement à aider les États et les aéroports dans l'établissement des différents programmes de sûreté exigés par l'Annexe 17 de l'OACI. Cinq ateliers sont actuellement offerts dans les domaines suivants : Programme de sûreté d'aéroport; Programme national de sûreté de l'aviation civile; Programme national de contrôle de qualité de l'aviation civile; National Civil Aviation Security Training (Programme national de formation à la sûreté de l'aviation) et Établissement de programme de certification d'agents d'inspection/filtrage.

Les sujets des ateliers seront toujours enseignés par des instructeurs certifiés par l'OACI et menés sous les auspices de l'Organisation, soit dans un ASTC ou dans le cadre d'un plan d'assistance.

« Outre les programmes d'enseignement fondamentaux qui caractérisent cette formation plus mondiale, l'ISD offre également une assistance sur mesure conforme aux besoins d'un État ou d'une région particulière, le cas échéant » précise Conny Ludorf, experte technique ISD pour la formation. « Les éléments d'enseignement et l'assistance sur mesure à l'appui de leur exécution constituent les deux piliers de notre démarche, et contribuent à appuyer l'objectif de l'OACI qui est d'apporter une assistance pratique, coordonnée en matière de sûreté à ses États membres. »

### Cours de gestion professionnelle (PMC) de la sûreté de l'aviation

Outre les ASTP et les ateliers de l'ISD – Sûreté, le PMC de la sûreté de l'aviation, de niveau plus élevé, sert de programme de formation destiné aux cadres intermédiaires et supérieurs et a été reconnu comme programme le plus avancé actuellement disponible. Il a reçu la désignation officielle de **GP AVSEC**, ce qui en fait le premier de sa catégorie dans ce domaine.

Le programme PMC a pour objet d'apporter aux gestionnaires de la sûreté des compétences à jour et une meilleure compréhension de l'application des SARP

de l'Annexe 17, tout en suivant une philosophie créative et pédagogique. L'accent est mis sur l'utilisation du *Manuel de sûreté de l'OACI pour la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite* (Doc 8973, Diffusion restreinte).

« Les compétences et les connaissances uniques offertes dans le PMC sont devenues incontournables dans l'environnement aéronautique actuel » souligne Tiedge. « Les gestionnaires de la sûreté de l'aviation sont appelés de plus en plus à accomplir des tâches complexes et diverses et à présenter de plus grandes capacités de communication et de gestion afin de mieux répondre aux menaces présentes et futures contre l'aviation civile. »

La méthodologie de formation PMC combine l'enseignement en salle de classe et l'instruction à distance par un système de gestion sur le web. Cette approche globale est non seulement ce qui la distingue des autres méthodes dans ce domaine, mais elle crée aussi un environnement d'enseignement souple et stimulant, apte à anticiper les imprévus inhérents aux journées de travail chaotiques du personnel de gestion de la sûreté de l'aviation.

Comme mesure incitative et outil offerts aux diplômés du PMC, les stagiaires qui ont suivi avec succès le programme obtiennent un accès permanent au réseau électronique de la communauté des experts de la sûreté de l'aviation, composé des anciens du PMC.

« La constitution d'une telle communauté facilite le partage d'informations et optimise la diffusion des connaissances pertinentes aux exigences, aux meilleures pratiques et aux stratégies de formation sur la sûreté de l'aviation internationale » ajoute Ludorf. « Cela donne un avantage quotidien très pratique, mais à long terme, cela encourage une plus grande coopération infrarégionale et internationale entre les anciens élèves. Et c'est très important pour le cadre aéronautique mondial que l'OACI s'efforce de renforcer sans relâche. » ■



INTERNATIONAL  
AIRPORT  
PROFESSIONAL



Global ACI-ICAO Airport  
Management Professional  
Accreditation Programme (AMPAP)

*"The AMPAP experience has been among the most fulfilling and educational in my aviation career. I especially value the interaction and exchange of ideas with the high-caliber instructors and airport professionals from all parts of the world and all areas of airport management. I highly recommend AMPAP to both entry-level and seasoned airport professionals."*

*I chose* **AMPAP**

Robert R. Wigington, IAP  
Executive Vice President &  
Chief Operating Officer  
Metropolitan Nashville Airport Authority

Premier Sponsor

**SITA**

Media Partner



Information

[www.iap.aero](http://www.iap.aero)

AMPAP Administrator



# RADIOCOM, INC.

## L'AMHS dans les Amériques : Les débuts

En 2004, l'AMHS en était encore à ses premiers balbutiements : il était peu accepté à l'échelle mondiale et encore moins mis en œuvre. Mais ce fut à cette date que les forces aériennes de l'Argentine, qui étaient chargées de l'administration de l'aviation civile, ont décidé qu'il était temps de changer.

Le changement en question comprenait la transition des systèmes de communication de données de l'Argentine, passant des réseaux traditionnels du service fixe des télécommunications aéronautiques (RSFTA) à une nouvelle technologie représentée par le système de manipulation de messages ATS également appelé système automatisé de manipulation de messages (AMHS). Cette transition était fortement recommandée et appuyée par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

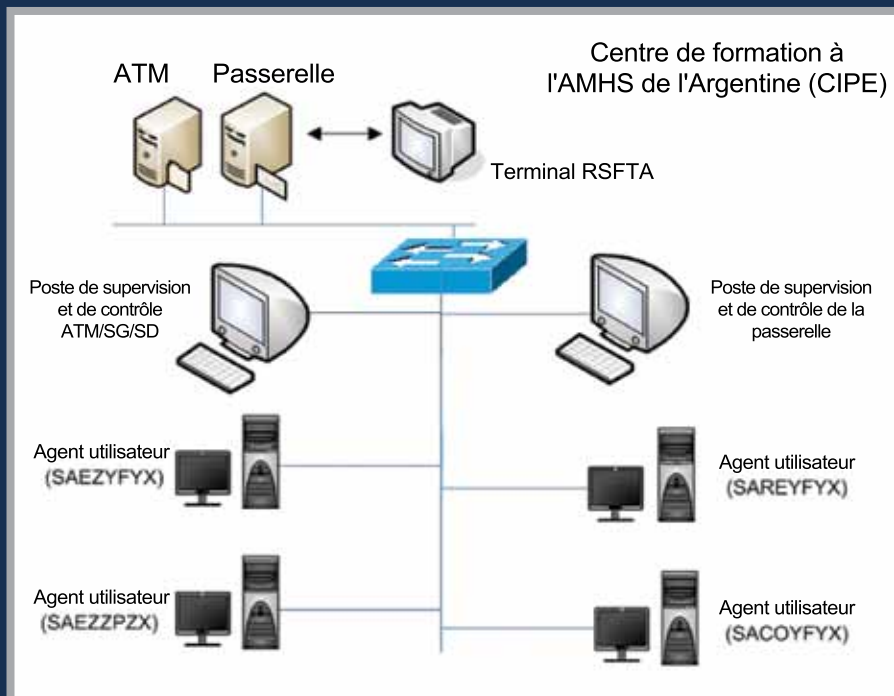
Les forces aériennes argentines ont chargé l'OACI d'établir les spécifications techniques requises et de lancer un appel d'offres international pour l'acquisition d'un tel système. Comme il s'agissait du premier système de ce type dans les Amériques et que l'on ne disposait d'aucun exemple probant d'installations réussies dans la région, l'Argentine voulait procéder avec prudence et a donc demandé à l'OACI d'inclure dans l'appel d'offres des essais opérationnels à effectuer par les soumissionnaires avant de prendre une décision finale. Cela signifiait que tous les soumissionnaires devaient installer leur système en Argentine et en démontrer l'utilisation opérationnelle, pour permettre une comparaison sur place.

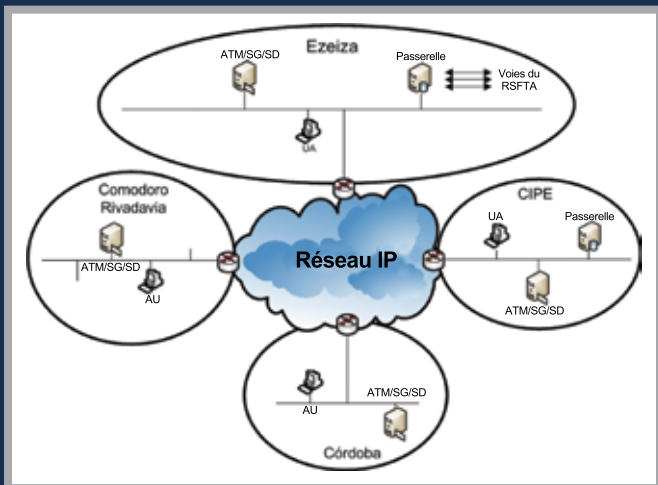
Les tests/essais étaient essentiels à la décision finale et il importait donc que chaque fournisseur démontre que leur système a été intégré dans l'environnement opérationnel du RSFTA, à l'échelle nationale aussi bien qu'internationale. Les essais ont été réalisés sur une période d'une semaine, chaque fournisseur disposant d'une journée pour monter leur équipement et démontrer le fonctionnement de son système. Les essais se faisaient dans l'environnement fonctionnel d'Ezeiza, le système mis à l'essai étant connecté au RSFTA et son fonctionnement sous le contrôle des forces armées argentines. L'épreuve des essais consistait à envoyer et à recevoir avec succès des messages.

Trois entreprises ont présenté des soumissions à l'appel d'offres, dont

Radiocom. Les trois entreprises ont passé avec succès les tests, mais en décembre 2004, l'OACI a accordé le contrat de l'AMHS de l'Argentine à Radiocom, Inc., en raison de son respect plus complet des conditions, sa conformité aux SARP et documents pertinents (Doc 9705 à l'époque) de l'OACI et son coût beaucoup plus bas.

Le contrat de l'Argentine était d'autant plus important qu'il incluait également la fourniture et la mise en œuvre de la plus grande partie de l'ATN requis. Ces installations n'étaient alors pas disponibles pour l'exploitation du système AMHS. L'ampleur du système était également remarquable, puisqu'il devait desservir 87 aéroports dans le pays, avec au moins 188 aérogares.





L'idée était de commencer la mise en œuvre en parallèle au RSFTA existant, en travaillant dans une ville à la fois. Ce processus a été grandement accéléré, peu de temps après la signature du Test final d'acceptation du système, avec l'effondrement irrémédiable de l'ancien système RSFTA, et il a fallu transférer d'urgence toutes les activités du réseau de messages sur l'AMHS élargi nouvellement installé. L'opération s'est avérée un succès éclatant et a permis de réussir la transition sans devoir utiliser l'ancienne technologie comme système de secours, ou même d'en envisager le recours. Hommes et machines se sont brillamment acquittés de leurs tâches malgré les pressions du moment et leurs performances impeccables ont permis d'éviter une crise aéronautique potentielle.

Une telle fiabilité est attendue des systèmes AMHS dans le monde et elle est la clé du succès de leur déploiement. Car il s'agit après tout d'un changement radical en faveur d'une méthode de travail éprouvée par rapport à une technologie du siècle dernier, représentée par les réseaux RSFTA qui sont encore largement en usage dans de nombreuses régions du monde.

Les enjeux ne portent pas uniquement sur l'aspect financier; les raisons à la base de cette résistance au changement ont des origines profondes et sont fondées sur une méthode de fonctionnement dans un environnement déjà difficile. Les exploitants ont des habitudes de travail auxquelles ils ne sont pas prêts à renoncer, même si la nouvelle technologie est supérieure et mieux adaptée à l'évolution de la communauté aéronautique et du monde de l'aviation en général.

En 2007, le gouvernement de l'Argentine a décidé de moderniser le système et d'en profiter pour mettre en place un équipement de formation à l'AMHS élargi entièrement opérationnel. L'installation d'une Banque de données sur les systèmes d'équipement et les services, pour surveiller et enregistrer le fonctionnement de tous les équipements

aéronautiques sur une base nationale, a permis d'établir des archives de toutes les données pertinentes sur les équipements, à l'unité près, et de faciliter ainsi la planification efficace de leur entretien.

L'équipement de formation à l'AMHS élargi a été installé dans le Centre d'amélioration et d'expérimentation de la formation (CIPE) à Ezeiza. En outre, et surtout, l'AMHS du CIPE est un système de secours entièrement opérationnel installé à faible distance de l'aéroport et offrant ainsi un soutien solide en cas d'interruption du fonctionnement du système principal.

L'installation à Ezeiza était déjà extrêmement fiable; mais l'utilisateur ultime visait une plus grande autonomie régionale et un moyen de réduire le plus possible les risques potentiels en éliminant tous points de défaillance uniques perçus ou probables. Afin d'élargir l'autonomie régionale et de réduire les risques de défaillance, l'État argentin a décidé d'investir dans l'agrandissement du système. Il l'a fait en incorporant deux agents de transfert de messages (ATM) dans deux régions clés du pays coïncidant avec les régions d'information de vol (FIR) Cordoba et Comodoro Rivadavia.

L'OACI a octroyé les contrats correspondants à Radiocom. Cette entreprise, appuyée par Skysoft Servicios S. A., son agent pour les travaux d'installation et d'entretien de systèmes dans le monde, a commencé les travaux aux deux centres en 2008. La première connexion P1 entre des MTA dans les Amériques a donc été réalisée, marquant un événement d'une grande importance.

Par ailleurs, donnant suite aux recommandations de l'OACI, l'État argentin envisage d'actualiser la présentation du plan de vol, en application de l'Amendement n° 1 des PANS-ATM, quinzième édition (PANS-ATM, Doc 4444), pour respecter la date limite du 15 novembre 2012 établie pour l'achèvement de la mise en œuvre.

Dans l'ensemble, le plan de transition du RSFTA à l'AMHS dans la région CAR/SAM de l'OACI a été très bien exécuté. Un grand pourcentage des pays visés ont fait la transition et ce qu'il reste à faire est de poursuivre la connexion des différents MTA pour arriver à un réseau AMHS totalement opérationnel. Les travaux se poursuivent, avec le soutien sans réserve du Bureau régional SAM de l'OACI.

Il est évident que nous sommes encore loin d'avoir un réseau AMHS complet à l'échelle mondiale, mais avec des pionniers comme l'Argentine à l'avant-garde de la transition et obtenant de bons résultats, nous ne tarderons pas à faire en sorte que le concept d'un monde entier communiquant par l'AMHS devienne réalité.

Radiocom et Skysoft Servicios tiennent à remercier l'État argentin pour la confiance qu'il a accordée aux produits AMHS de Radiocom AMHS et aux services d'entretien de Skysoft Servicios. ■



## Streamline Your System

Esri® can help you do that. We have the tools to create, change, and bring data and charts into your AIS environment. With Esri Technology, you can achieve the data integration needed to provide web services and database-driven products to your valued customers.

Learn more at [esri.com/icao](http://esri.com/icao)



# AMHS

EXTENDED SERVICE

by **RADIOCOM**

## The Best Choice



The Best Solution for Low Bandwidth Links



Software developed under ISO 9001:2008 Certification  
by SKYSOFT ARGENTINA S.A.



### RADIOCOM, INC.

radiocominc@radiocominc.com

www.radiocominc.com