



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

Montréal, 27 septembre – 7 octobre 2016

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 16 : Sûreté de l'aviation — Politique

UTILISATION DU SYSTÈME DE VIDÉOSURVEILLANCE DES AÉRONEFS SERVANT À LA SURVEILLANCE OBJECTIVE POUR PRÉVENIR LES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE ET MENER LES ENQUÊTES S'Y RAPPORANT

(Note présentée par la Fédération de Russie)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail contient des informations sur l'analyse de la proposition d'utiliser un système de vidéosurveillance installé à bord des aéronefs de passagers et aux postes de stationnement d'aéronef servant à la surveillance objective pour prévenir les actes d'intervention illicite et mener les enquêtes s'y rapportant.

Mesure à prendre : L'Assemblée est invitée à :

- prendre note du contenu de la présente note de travail ;
- charger le Conseil de l'OACI d'examiner la pertinence de l'élaboration d'exigences à inclure dans l'Annexe 17 — *Sûreté — Protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite* et d'orientations à inclure dans le *Manuel de sûreté de l'aviation* (Doc 8973) sur l'installation d'un système de vidéosurveillance et d'enregistrement dans les aéronefs et les postes de stationnement d'aéronef pour prévenir les actes d'intervention illicite et mener les enquêtes s'y rapportant.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique C — <i>Sûreté et facilitation</i> .
<i>Incidences financières :</i>	
<i>Références :</i>	Annexe 6 — <i>Exploitation technique des aéronefs</i> , Partie I — <i>Aviation de transport commercial international — Avions</i> Annexe 17 — <i>Sûreté — Protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite</i> Doc 8973 — <i>Manuel de sûreté de l'aviation</i>

¹ Version russe fournie par la Fédération de Russie

1. CONTEXTE

1.1 Compte tenu des préoccupations accrues concernant la question des activités terroristes liées au transport aérien, il semble approprié d'attirer l'attention de l'Assemblée sur l'urgente nécessité d'étendre l'utilisation des systèmes de vidéosurveillance des aéronefs, et de surveiller l'accès non autorisé à ceux-ci pendant la maintenance et d'autres services, y compris le nettoyage de la cabine de passagers et les inspections de sécurité, pour prévenir les actes d'intervention illicite.

1.2 Le système de vidéosurveillance et d'enregistrement, qui est destiné à assurer une surveillance objective, peut être utilisé à tous les stades de la préparation et du déroulement des vols pour renforcer l'efficacité des mesures de prévention des actes d'intervention illicite et des enquêtes s'y rapportant.

2. ANALYSE

2.1 À l'heure actuelle, les systèmes de surveillance objective sont largement utilisés en aviation civile, notamment à bord des aéronefs, pour accroître l'efficacité des opérations aéronautiques ainsi que de la prévention des événements de sécurité touchant les aéronefs et des enquêtes s'y rapportant. En outre, au cours de ces enquêtes, la disponibilité de moyens d'assurer une surveillance objective ne permet pas toujours d'établir les actes d'intervention illicite.

2.2 Afin de garantir la sécurité et la sûreté de l'aviation, l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, Partie I — *Aviation de transport commercial international* — *Avions* contient déjà les dispositions suivantes qui réglementent l'utilisation de divers moyens pour assurer une surveillance objective à bord des aéronefs :

- les paragraphes 4.1.1 et 4.2 de l'Appendice 8 stipulent que les enregistreurs d'images embarqués (AIR) et les systèmes d'enregistrement d'images embarqués (AIRS) « captent des images de l'ensemble du poste de pilotage afin de fournir des renseignements complémentaires à ceux des enregistreurs de bord classiques »... et que l'AIR ou l'AIRS « doit commencer à enregistrer avant que l'avion ne se déplace » ... « et enregistrer de manière continue jusqu'à la fin du vol, quand l'avion n'est plus capable de se déplacer... »
- l'alinéa b) du paragraphe 13.2.3 du Chapitre 13 indique qu'« un moyen sera prévu qui permet de voir, de l'une ou l'autre des positions de conduite, la totalité de la zone jouxtant la porte, à l'extérieur du poste de pilotage, pour identifier les personnes demandant d'y entrer et déceler les comportements suspects ou les menaces potentielles »
- le paragraphe 2.1 de l'Appendice 8 stipule que l'enregistreur de données de vol « commencera à enregistrer avant que l'avion ne se déplace ...et enregistrera de manière continue jusqu'à la fin du vol, quand l'avion n'est plus capable de se déplacer... »
- le paragraphe 3.1 de l'Appendice 8 indique que l'enregistreur de conversations de poste de pilotage (CRV) et le système d'enregistrement audio de poste de pilotage (CARS) « commenceront à enregistrer avant que l'avion ne se déplace... et enregistreront de manière continue jusqu'à la fin du vol, quand l'avion n'est plus capable de se déplacer... »

2.3 Malheureusement, en ce qui concerne la sûreté de l'aviation, les moyens susmentionnés destinés à assurer une surveillance objective ne donnent pas une image complète de ce qui se passe à bord d'un aéronef ou dans la zone conduisant à celui-ci, ou lorsque l'aéronef est stationné pendant la maintenance ou d'autres services, y compris le nettoyage et l'inspection de la cabine de passagers pour des raisons de sécurité.

2.4 À l'heure actuelle, de tous les stades du processus de transport utilisant des moyens visant à assurer une surveillance objective (vidéosurveillance), seules les zones de filtrage des passagers au sol avant le vol, des bagages à main et des bagages sont surveillées conformément aux normes de l'OACI, alors qu'à bord des aéronefs, seules deux zones, à savoir l'entrée et l'intérieur du poste de pilotage, sont surveillées.

2.5 Lorsqu'on analyse les mesures préventives visant à assurer la sûreté de l'aviation, il est presque impossible d'évaluer leur efficacité sans un moyen d'assurer une surveillance objective, notamment sans vidéosurveillance.

2.6 Au cours des premiers stades d'une enquête sur un événement touchant un aéronef, il n'est généralement pas simple de déterminer la cause d'un événement catastrophique, c'est-à-dire de savoir s'il est dû à une défaillance technique, une erreur de l'équipage ou des services au sol, ou résulte d'un phénomène naturel ou d'un acte conscient d'intervention illicite, y compris un acte terroriste. L'enquête sur un tel événement est encore compliquée par l'absence de matériel vidéo approprié.

2.7 Outre les événements touchant les aéronefs directement liés aux actes d'intervention illicite, il y a les incidents mettant en jeu les passagers indisciplinés ou perturbateurs. Comme on le sait, on appelle passagers « indisciplinés » ou « perturbateurs » des passagers qui n'observent pas les règles de conduite à bord des aéronefs ou ne respectent pas les instructions des membres d'équipage. Ces incidents constituent souvent une menace pour la sûreté et la sécurité de l'aviation.

2.8 Il est évident que l'utilisation de moyens d'enregistrement pour assurer une surveillance objective (vidéosurveillance) à bord des aéronefs, au sol et en vol permettra de surveiller les conditions de sûreté de l'aviation et améliorera sensiblement l'efficacité des mesures de sûreté, en particulier en ce qui concerne la prévention des actes d'intervention illicite et les enquêtes s'y rapportant. Par ailleurs, si on sait que le système de vidéosurveillance enregistre dans la cabine de l'aéronef, il est probable que le comportement des passagers enclins à troubler l'ordre changera radicalement et qu'ils ne manifesteront pas d'agressivité qui se transformerait en acte d'intervention illicite.

2.9 Un autre problème rencontré aujourd'hui est de garantir la sûreté de l'aviation et d'enquêter sur les actes d'intervention illicite dans le cas des kamikazes à bord des aéronefs qui peuvent utiliser des moyens inhabituels d'intervention contre les équipages sans transporter de substance ni d'article interdits à bord, comme dans les événements du 11 septembre 2001 aux États-Unis.

2.10 Il faut donc examiner la pertinence de l'installation dans les aéronefs, y compris dans les cabines de passagers, de systèmes de vidéosurveillance pour enregistrer les mouvements de l'équipage et des passagers en vol, y compris des passagers indisciplinés ou perturbateurs et des individus à bord des aéronefs ayant des intentions malveillantes. Les systèmes objectifs de surveillance peuvent aussi suivre les actions du personnel de tous les services aéroportuaires travaillant dans le système de services au sol et dans la cabine de l'aéronef.

2.11 Même si l'idée d'installer des systèmes de vidéosurveillance et d'enregistrement à bord des aéronefs pourrait soulever des questions d'ordre pécuniaire, technique et juridique, cette question mérite néanmoins d'être examinée afin qu'une solution raisonnable basée sur l'expérience acquise dans le domaine de la sécurité soit trouvée. Par ailleurs, il existe déjà dans un certain nombre d'États, dont la Fédération de Russie, des exigences spécifiques sur l'installation de systèmes de vidéosurveillance dans les cabines de passagers des nouveaux aéronefs.

2.12 Il est proposé d'examiner la pertinence de l'élaboration d'exigences à inclure dans l'Annexe 17 — *Sûreté — Protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite* et d'orientations à inclure dans le *Manuel de sûreté de l'aviation* (Doc 8973) sur l'utilisation de moyens de surveillance objective (vidéosurveillance) pour garantir la sûreté de l'aviation dans la cabine de passagers et les postes de stationnement d'aéronef pendant la maintenance et les autres types de service.

— FIN —