



DEUXIÈME CONFÉRENCE DE HAUT NIVEAU SUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION (HLCAS/2)

Montréal, 29 et 30 novembre 2018

Point 2 : Stratégies futures de gestion des risques liés à la sûreté de l'aviation

SENSIBILISATION DES AUTRES ORGANISMES ET ORGANISATIONS À LA SÛRETÉ DE L'AVIATION

(Note présentée par l'Afrique du Sud, l'Argentine, l'Australie, la Belgique, le Brésil, le Canada, l'Égypte, les Émirats arabes unis, l'Espagne, les États-Unis, l'Éthiopie, la Fédération de Russie, la France, l'Italie, le Japon, la Jordanie, le Nigéria, la Nouvelle-Zélande, le Portugal, Qatar, le Royaume-Uni, le Sénégal, Singapour, la Suisse, le Conseil international des aéroports et l'Association internationale du transport aérien)

RÉSUMÉ

La présente note examine la nécessité et l'importance de la sensibilisation des autres organismes et organisations à la sûreté de l'aviation, en particulier ceux qui ont un rôle à jouer ou interviennent dans l'écosystème de l'aviation civile.

La suite à donner par la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation figure au § 4.

1. INTRODUCTION

1.1 La sûreté de l'aviation (AVSEC) est devenue plus complexe et difficile dans le courant des deux dernières décennies. L'utilisation d'aéronefs comme armes de destruction massive comme ce fut le cas dans les attaques terroristes du 11 septembre 2001, les attaques perpétrées contre des aéronefs civils en vol au moyen d'engins explosifs improvisés (EEI), les attaques terroristes perpétrées dans des zones côté ville des aéroports, comme à Glasgow (2007), Moscou (2011), Los Angeles (2013), Bruxelles (2016) et Istanbul (2016), et d'autres attaques visant les opérations de l'aviation civile, en sont des exemples clairs. Pour faire face à ces attaques, et considérant les mesures prises pour les prévenir ou pour éviter qu'elles ne se reproduisent, les autorités des transports et de l'aviation civile des États et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ont élaboré de nouvelles normes et pratiques recommandées (SARP), des éléments indicatifs et des maquettes pédagogiques sur la sûreté de l'aviation, et prévu l'utilisation de la technologie et de nouvelles mesures de sûreté dont celles qui sont mises en œuvre à de nombreux aéroports internationaux. Le nouveau Plan de l'OACI pour la sûreté de l'aviation dans le

monde (GASeP) prévoit également deux résultats prioritaires liés à la sensibilisation à la sûreté, qui soulignent davantage encore son importance¹.

2. COORDINATION AVEC LES ORGANISMES NON AVSEC

2.1 Pour élaborer des politiques AVSEC solides et pratiques et veiller à une mise en œuvre efficace des mesures AVSEC, notamment pour se conformer aux SARP de l'Annexe 17 — Sûreté, à la Convention relative à l'aviation civile internationale, il est inévitable que les organismes AVSEC compétents de tous les États devront travailler en étroite collaboration et assurer la coordination avec des organismes dont la responsabilité première n'est peut-être pas la sûreté de l'aviation, mais qui ont des rôles et responsabilités dans la mise en œuvre des mesures et politiques relevant du programme national de sûreté de l'aviation civile (NCASP) et du programme de sûreté d'aéroport (ASP), et avec ceux qui sont autorisés à accéder sans escorte à des zones côté pistes, c'est-à-dire les « organismes non AVSEC », à savoir le personnel d'autres régulateurs et de parties prenantes de l'industrie travaillant dans les installations et services d'aviation civile de l'État. On trouvera ci-dessous quelques exemples de cette collaboration.

2.1.1 Collaboration avec les forces de l'ordre, les organismes de renseignement et d'autres organismes d'État concernés en matière de sûreté dans les zones côté ville des aéroports.

2.1.2 Collaboration avec les fournisseurs de services de navigation aérienne en matière de sûreté des installations de contrôle de la circulation aérienne.

2.1.3 Collaboration avec les autorités douanières en matière de sûreté des expéditions de marchandises.

2.1.4 Collaboration avec les autorités de l'immigration au sujet des questions de sûreté pertinentes concernant les mouvements des équipages aériens et des passagers en direction et en provenance des aéronefs civils commerciaux aux aéroports internationaux.

2.1.5 Collaboration avec les services d'incendie aéroportuares et nationaux en matière de gestion de la sûreté et des situations d'urgence aux aéroports internationaux.

2.1.6 Collaboration avec les compagnies aériennes, agents de services d'escale, entreprises de restauration, entreprises de nettoyage de l'intérieur des aéronefs, entreprises de carburant d'aviation, boutiques aéroportuares, entreprises de transport terrestre, agents de fret, etc., en matière de procédures de facilitation et de sûreté aux aéroports, y compris les comptes rendus d'incidents de sûreté.

2.1.7 Collaboration avec toutes les organisations aéroportuares pour réagir rapidement en cas d'incident de sûreté à un aéroport, atténuer et réduire au minimum le nombre de victimes, évacuer les passagers, les équipages aériens, les travailleurs aéroportuares et les membres du public.

¹ Ces deux résultats prioritaires sont a) le renforcement de la sensibilisation et de la réponse au risque, et b) le développement d'une culture de sûreté et de capacités humaines en sûreté. Le GASeP prévoit aussi plusieurs critères qui appuient ces suggestions, comme les MP 2.1 2.B – Élaborer des programmes de sensibilisation à la sûreté qui favorisent efficacement une culture de sûreté positive ; MP 2.1 2.C – Promouvoir de façon permanente des campagnes de sensibilisation à la sûreté, et MP 2.1 2.H – Partager les meilleures pratiques.

2.2 Le Chapitre 3 de l'Annexe 17 — Sûreté, contient les SARP suivantes, qui soulignent la nécessité de la coordination entre les divers organismes et organisations en vue de la mise en œuvre efficace des politiques et mesures AVSEC :

3.1.5 Chaque État contractant exigera de l'autorité compétente qu'elle définisse et répartisse les tâches et qu'elle coordonne les activités entre les ministères, services et autres organismes de l'État, les exploitants d'aéroports et d'aéronefs, les fournisseurs de services de la circulation aérienne et les autres entités concernés par ou chargés de la mise en œuvre des divers aspects du programme national de sûreté de l'aviation civile.

3.1.6 Chaque État contractant établira un comité national de sûreté de l'aviation ou des arrangements analogues en vue de coordonner les activités de sûreté entre les ministères, services et autres organismes de l'État, les exploitants d'aéroports et d'aéronefs, les fournisseurs de services de la circulation aérienne et les autres entités concernés par ou chargés de la mise en œuvre des divers aspects du programme national de sûreté de l'aviation civile.

3.1.11 Recommandation.— Il est recommandé que chaque État contractant veille à ce que le personnel de toutes les entités qui participent à la mise en œuvre de divers aspects du programme national de sûreté de l'aviation civile ou qui en sont chargées ainsi que les personnes qui sont autorisées à accéder sans escorte à des zones côté pistes reçoivent périodiquement une formation de sensibilisation à la sûreté.

2.3 L'Annexe 17 à la Convention de l'aviation civile internationale contient d'autres SARP qui sont pertinentes pour la nécessité d'établir une coordination entre divers organismes et organisations en vue de la mise en œuvre effective des politiques et mesures AVSEC. Elles montrent l'importance de la coordination entre les parties prenantes, notamment au niveau du partage des renseignements pertinents.

3. SENSIBILISATION DES ORGANISMES NON AVSEC À LA SÛRETÉ DE L'AVIATION

3.1 Vu la complexité croissante des défis AVSEC auxquels sont confrontés tous les États et parties prenantes, il est critique que l'ensemble du personnel des organismes non AVSEC ait au moins une idée et une compréhension de base de l'importance de la sûreté de l'aviation et de ce qu'impliquent la prévention des actes d'intervention illicite et la réaction à ces actes. Cela sera également important en cas d'incidents de sûreté survenant aux aéroports ou faisant intervenir des opérations d'aviation civile, dans lesquels le personnel d'organismes non AVSEC devra prêter assistance aux autorités compétentes pour réagir aux incidents et en atténuer les effets. Ce personnel peut aussi jouer un rôle clé pour orienter les décisions à prendre en matière de mesures d'atténuation. Il peut être les « yeux » et les « oreilles » de l'aéroport, des aéronefs ou de toute installation d'aviation civile en se tenant aux aguets des anomalies suspectes dans son milieu de travail qui pourraient mener à des actes d'intervention illicite. Étant donné que les menaces et défis AVSEC continuent à évoluer, il serait utile et nécessaire d'organiser des sessions de rafraîchissement des connaissances, des mises à jour et des actions de sensibilisation périodiques destinées à tout le personnel AVSEC et non AVSEC concerné, notamment pour améliorer la connaissance du processus de compte rendu des incidents de sûreté et pour aider à promouvoir une culture de sûreté positive.

3.2 À cet égard, il est impératif que tout le personnel des organismes non AVSEC suive une formation de sensibilisation à la sûreté. Ceux qui doivent contribuer aux politiques AVSEC seront en mesure de comprendre les défis et la complexité des opérations d'aviation civile, et la formation périodique de sensibilisation à la sûreté leur permettrait d'apporter une contribution pratique et objective

aux politiques AVSEC au niveau national, local et des aéroports. En outre, il est également nécessaire que le personnel qui est autorisé à accéder sans escorte à des zones côté pistes reçoive une formation périodique en sensibilisation AVSEC. La majorité de ce personnel viendra vraisemblablement d'organismes non AVSEC, mais grâce à cette formation périodique, il peut aider les autorités AVSEC à rehausser le niveau de vigilance, de réaction et d'atténuation AVSEC dans les aéroports ou installations aéronautiques. Cela contribuera à rehausser le niveau de sûreté des opérations d'aviation civile, notamment en aidant à répondre aux préoccupations en matière de menace interne dans les zones côté pistes des aéroports.

3.3 Il est donc recommandé que les États et l'industrie réfléchissent à l'utilité d'élaborer un plus grand nombre de programmes à jour de sensibilisation à la sûreté de l'aviation. Ces programmes peuvent également être conçus tout spécialement pour les organismes non AVSEC qui interviennent ou ont une responsabilité dans la mise en œuvre de divers aspects des NCASP et ASP, et dont le personnel est autorisé à accéder sans escorte à des zones côté pistes. Des campagnes publicitaires utilisant du contenu visible par tout le personnel de l'aéroport, quel que soit l'organisme pour lequel ils travaillent, et qui lui est destiné, devraient aussi être encouragées. Ces efforts peuvent aussi s'inscrire dans le cadre du programme national de formation à la sûreté de l'aviation comme le préconise la norme 3.1.6 de l'Annexe 17.

3.4 Les États et les organisations de l'industrie sont également encouragés à partager les meilleures pratiques et les expériences utiles pour élaborer ce genre de formation de sensibilisation à la sûreté et la dispenser à toutes les entités de leur écosystème d'aviation civile. Ces programmes et efforts de formation en sûreté de l'aviation aideront certainement les régulateurs et les parties prenantes de l'écosystème d'aviation civile à obtenir des résultats plus solides et efficaces en matière de sûreté, particulièrement en ce qui concerne les menaces problématiques comme celles qui viennent de l'intérieur.

3.5 La sensibilisation à la sûreté de l'aviation est également l'un des éléments clés du Plan de l'OACI pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP), approuvé par le Conseil de l'OACI en 2017, et les États et les parties prenantes devraient lui accorder toute l'attention qui lui est due vu son utilité et son importance dans le renforcement de la sûreté de l'aviation mondiale.

4. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE DE HAUT NIVEAU

4.1 La Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation est invitée :

- a) à réfléchir au fait qu'il importe de sensibiliser aux questions AVSEC les organismes, de la haute direction à l'ensemble de l'organisme, dont la responsabilité première n'est pas la sûreté de l'aviation, mais qui interviennent ou ont une responsabilité dans la mise en œuvre de divers aspects des NCASP et ASP, et dont le personnel est autorisé à accéder sans escorte à des zones côté pistes ;
- b) à encourager les États et les organisations de l'industrie à partager les meilleures pratiques et les expériences utiles en matière d'élaboration et d'organisation de telles actions de sensibilisation à la sûreté de l'aviation destinées à toutes les entités de leur écosystème d'aviation civile.

APPENDIX

STANDARDS AND RECOMMENDED PRACTICES UNDER ANNEX 17 TO THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION WITH EMPHASIS ON CO-ORDINATION AMONGST AGENCIES AND ORGANISATIONS ON IMPLEMENTING AVIATION SECURITY SARPS

Chapter 3 - ORGANIZATION

3.1.45 Each Contracting State shall require the appropriate authority to define and allocate tasks and coordinate activities between the departments, agencies and other organizations of the State, airport and aircraft operators, air traffic service providers and other entities concerned with or responsible for the implementation of various aspects of the national civil aviation security programme.

3.1.6 Each Contracting State shall establish a national aviation security committee or similar arrangements for the purpose of coordinating security activities between the departments, agencies and other organizations of the State, airport and aircraft operators, air traffic service providers and other entities concerned with or responsible for the implementation of various aspects of the national civil aviation security programme.

3.1.11 **Recommendation.**— *Each Contracting State should ensure that personnel of all entities involved with or responsible for the implementation of various aspects of the national civil aviation security programme and those authorized to have unescorted access to airside areas receive periodic security awareness training.*

Chapter 4 – PREVENTIVE SECURITY MEASURES

4.2.2 Each Contracting State shall ensure that security restricted areas are established at each airport serving civil aviation designated by the State based upon a security risk assessment carried out by the relevant national authorities.

4.3.6 Each Contracting State, in accordance with the risk assessment carried out by its relevant national or local authorities, shall ensure that appropriate measures on the ground or operational procedures are established to mitigate possible attacks against aircraft using Man-Portable Air Defence Systems (MANPADS) and other weapons representing a similar threat to aircraft at or near an airport.

4.7.4 Each Contracting State shall ensure that the carriage of weapons on board aircraft, by law enforcement officers and other authorized persons, acting in the performance of their duties, requires special authorization in accordance with the laws of the States involved.

4.8.2 Each Contracting State shall ensure that security measures are established for landside areas to mitigate the risk of and to prevent possible acts of unlawful interference in accordance with risk assessments carried out by the relevant authorities or entities.

4.8.3 Each Contracting State shall ensure coordination of landside security measures in accordance with Standards 3.1.5, 3.2.2 and 3.2.3 between relevant departments, agencies, other organizations of the State, and other entities, and identify appropriate responsibilities for landside security in its national civil aviation security programme.

4.9.1 Each Contracting State shall ensure that operators or entities as defined in the national civil aviation security programme or other relevant national documentation identify their critical information and communications technology systems and data used for civil aviation purposes and, in accordance with a risk assessment, develop and implement, as appropriate, measures to protect them from unlawful interference.

4.9.2 **Recommendation.**—*Each Contracting State should ensure that the measures implemented protect, as appropriate, the confidentiality, integrity and availability of the identified critical systems and/or data. The measures should include, inter alia, security by design, supply chain security, network separation, and the protection and/or limitation of any remote access capabilities, as appropriate and in accordance with the risk assessment carried out by its relevant national authorities.*

Examples of guidance material in ICAO Document 8973 – Aviation Security Manual which mentions the need for intra-government coordination

Chapter 2 – General Principles

2.1.4 To achieve a standardized level of aviation security, the security policy should be based on appropriate legal provisions implemented by the many entities involved in an aviation security structure, which normally includes:

- a) aircraft operators;
- b) airport operators;
- c) providers of air navigation services;
- d) police authority and other law enforcement authorities;
- e) providers of security services; and
- f) intelligence organizations.

Chapter 5 – Organization and Oversight

5.2.4.1 One of the key responsibilities of the appropriate authority is to define and allocate tasks and coordinate activities between the various departments, agencies and other entities concerned with implementing various aspects of the NCASP. Functions that should be addressed by other departments and agencies in support of the appropriate authority and the NCASP include legal affairs, through the justice department, foreign or external affairs, law enforcement, postal services, border control, customs and immigration, national armed forces and intelligence activity.

5.3.1.3 The following recommendations concern the composition of an NCASC:

- a) ministries or agencies represented on the committee should include, but are not necessarily limited to, the appropriate authority, security forces and services, the authority responsible for police functions, immigration, customs and other border control, air traffic service providers, postal services and external relations. On those occasions when an NCASC discusses matters related to preventive measures and procedures and other associated actions, the chairperson should be a senior official of the State's department or agency responsible for aviation, while a senior official of the State's department or agency responsible for planning and actions should act as chairperson during discussions of contingency plans and associated actions in response to an occurrence;

Chapter 6 – National Civil Aviation Security Programme

6.1.1.7 National regulations should clearly identify those organizations or entities responsible for the various prescribed security functions. Because of the inevitable division of responsibility for aviation security, an effective security programme reflects the clearly defined, unambiguous responsibilities assigned to each organization or entity. Among such organizations are the appropriate authority, airport authorities and tenants, aircraft operators, law enforcement authorities, national armed forces, border control authorities, and air traffic service providers.

Specific responsibilities should cover, for example, the obligation of aircraft and airport operators to develop and obtain approval for security programmes and security training programmes

6.1.3.1 Measures to respond to acts of unlawful interference should also be defined in an NCASP. Specific responsibilities and/or duties should be allocated to government departments, law enforcement agencies, national armed forces, air traffic service providers, aircraft operators, airport management and tenants, and should include preparing contingency plans, issuing staff instructions, installing communications systems, and undertaking training in how to respond to an act of unlawful interference.

Chapter 10 – Airport organization and programmes

10.4.1.1 Various law enforcement authorities, including immigration officers and national, local and airport police, should have responsibilities with respect to:

- a) prevention and detection of crimes at civil aviation facilities;
- b) surveillance and patrol of all or some airport terminal areas and perimeters;
- c) surveillance and screening of arriving and departing passengers, and their baggage, who may pose a threat to civil aviation;
- d) emergency and contingency planning with the appropriate aviation and airport security authorities;
- e) command and control of the response to a major security incident or emergency at an airport such as hostage negotiation and rapid armed intervention;
- f) disposal of an explosive device;
- g) reporting on incidents of criminal conduct, confiscation of restricted articles, threats such as attempted unauthorized access to security restricted areas, etc.; and
- h) initial and recurrent training of appropriate police personnel in pertinent aviation security practices and procedures.

10.4.1.2 Law enforcement personnel assigned to aviation duties should be prepared to work closely with the appropriate authority and airport management, in accordance with the applicable regulations, the NCASP and ASP.

10.4.2.1 In accordance with the NCASP, national armed forces should be responsible for the following security related tasks:

- a) bomb detection and disposal services, armed intervention, patrol and other police functions at a civil airport facility, and the training of specialists;
- b) access control and other related functions at a civil airport facility if the armed forces are a joint tenant of the facility or if there is an adjacent military area;
- c) aviation security threat assessment and the dissemination of threat information; and
- d) contingency planning, in collaboration with the appropriate authority and airport management, in order to be prepared to assume command and control in a major security incident or emergency.

10.4.3.2 Border control duties with regard to aviation security issues should be clearly established in the NCASP, and ASPs, and the pertinent portions of these programmes should be provided to border control officials to ensure the effective implementation of the security measures described therein.

10.4.3.3 Border control officials assigned to airport duties should receive appropriate security awareness training as outlined in the NCASP, and should also be aware of the significance of certain types of information which may come to their notice during the execution of their duties.

10.4.3.4 Such officials are also expected to exchange security-related information with the appropriate authority, airport security officer and chief security officer.

Chapter 17 – Crisis Management and response to acts of unlawful interference

17.1.8 A single entity, designated by the State, should be assigned primary responsibility and authority to determine the course of action to be taken when an aircraft subjected to unlawful interference is in flight or on the ground. This entity should coordinate all actions with the appropriate authority, the airport authority, the affected aircraft operator, the State of the Operator and the State of Registry of the affected aircraft, and any other entities, on or off the airport property, as may be deemed appropriate.

17.1.9 If different government entities are assigned responsibility for managing acts of unlawful interference taking place in flight or on the ground, clear and precise procedures should be established prior to an occurrence, to avoid confusion as to when responsibility passes from one entity to another during an act of unlawful interference.

— END —