



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

**Montréal, 29 et 30 novembre 2018**

### **Point 1 : Contexte des menaces et des risques liés à la sûreté de l'aviation**

#### **MISE À JOUR SUR LES MENACES ET LES RISQUES EN MATIÈRE DE SÛRETÉ DE L'AVIATION**

(Note présentée par le Secrétariat)

##### **SOMMAIRE**

Les multiples attaques perpétrées partout dans le monde contre l'infrastructure aéronautique civile, combinées à l'intention persistante et à la capacité croissante des groupes terroristes d'exploiter les vulnérabilités du système, prouvent que l'aviation civile internationale reste une cible de choix pour divers motifs. Alors que les terroristes, en groupes ou individuellement, mettent au point de nouvelles techniques et de nouvelles armes pour contourner ou mettre en échec les systèmes et les processus de sûreté, les États doivent rester vigilants et examiner en permanence le niveau et la nature des menaces contre l'aviation civile présentes sur leur territoire et dans leur espace aérien, comme l'exige l'Annexe 17 — *Sûreté*.

La suite à donner par la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation figure à la section 5.

### **1. INTRODUCTION**

1.1 Déterminer, comprendre et traiter les risques potentiels pour l'aviation civile internationale est indispensable à la réalisation d'un système de sûreté aérienne mondial robuste et viable face à la menace constante de terrorisme. À la suite de la première Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (HLCAS/1, Montréal, 12-14 septembre 2012), une approche axée sur les résultats et basée sur les risques a été reconnue comme la meilleure solution pour s'occuper des menaces en évolution pesant sur l'aviation civile internationale à l'échelle mondiale. C'est ainsi que l'État du contexte de risque mondial de sûreté de l'aviation civile (RCS) de l'OACI, élaboré et tenu à jour en collaboration avec le Groupe de travail sur la menace et les risques (WGTR) du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSEC), a été jugé utile pour les évaluations des risques fondées sur des éléments probants et la définition de mesures d'atténuation possibles que les États peuvent utiliser afin de créer des programmes de sûreté basés sur les risques.

1.2 Étant donné que les risques varient d'une région à l'autre, déterminer les lacunes et résoudre les vulnérabilités des systèmes de sûreté de l'aviation restent des défis qui exigent une coopération internationale solide entre tous les acteurs, à savoir les États, les parties prenantes de l'industrie et les agences nationales compétentes. Soutenue par la résolution 2309 (2016) du Conseil de sécurité de l'ONU, *Menaces contre la paix et la sécurité internationales résultant d'actes de terrorisme : Sécurité aérienne*, qui prie instamment tous les États de coopérer pour préserver l'aviation des actes de terrorisme, l'OACI est résolue à veiller à ce que les normes internationales de sûreté soient examinées, actualisées, adaptées et mises en œuvre compte tenu des risques actuels, tout en prévoyant l'évolution des menaces.

## 2. PRINCIPAUX RISQUES À COURT TERME POUR L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

### *Engins explosifs improvisés*

2.1 Comme en font foi les restrictions imposées par certains États à l'emport d'appareils électroniques portables (PED), les engins explosifs improvisés (EEI) restent l'arme de prédilection pour les attentats perpétrés contre l'aviation civile et les infrastructures aéroportuaires. La menace globale posée par la dissimulation d'EEI dans des articles personnels, dont des PED, constitue une grave préoccupation. De plus, d'autres moyens de dissimulation, comme les bagages de soute et les envois de marchandises, sont redevenus des sujets de préoccupation croissante, les groupes terroristes continuant de démontrer leur intention et leur capacité à cet égard et étant toujours à la recherche de vulnérabilités et de façons nouvelles et variées de faire échec aux systèmes de sûreté de l'aviation. Leurs efforts pourraient donner lieu à l'exploitation de personnes (p. ex. des employés d'un aéroport) ou de processus (p. ex. des mesures de sûreté inefficaces), qui peut permettre l'emploi d'armes moins perfectionnées pour mener des attaques.

### *Menace chimique, biologique et radiologique*

2.2 La cote du risque représenté par l'utilisation d'agents chimiques, biologiques et radiologiques (CBR) a augmenté, à la suite du complot déjoué de juillet 2017, dans lequel un EEI devait être apporté dans un aéronef, et de la découverte ultérieure par les autorités australiennes de tentatives visant la fabrication d'un engin improvisé destiné à diffuser du sulfure d'hydrogène, un gaz hautement toxique qui peut causer de nombreux décès s'il est dégagé dans un espace clos. À cet égard, il est crucial que les États, les organisations internationales et l'industrie communiquent à l'OACI toute information sur des solutions viables et efficaces susceptibles de limiter la menace posée par les agents CBR, afin de faciliter l'établissement d'un cadre mondial et harmonisé pour l'élaboration de mesures d'atténuation – une approche qui s'est révélée utile dans le traitement du cas des liquides, aérosols et gels (LAG) en 2006.

### *Évolution des menaces*

2.3 Grâce à la planification centralisée des attaques, les groupes terroristes peuvent tirer parti de ressources et de compétences pour adopter des tactiques perfectionnées contre des cibles relativement protégées. Cela dit, la planification des attaques étant de plus en plus décentralisée, les tactiques, les techniques et les procédures ont été élargies de manière à faire appel à des armes moins perfectionnées et à des cibles plus vulnérables et plus faciles d'accès, comme les zones publiques des aéroports. Il convient de noter que, comme suite aux récentes attaques commises du côté ville à certains aéroports (Belgique le 22 mars 2016, Turquie le 28 juin 2016, et États-Unis le 6 janvier 2017), l'OACI a renforcé les dispositions pertinentes de l'Annexe 17 (Amendement n° 15, normes figurant aux paragraphes 4.8.1, 4.8.2 et 4.8.3).

2.4 En raison de la radicalisation de personnes à travers le monde, la menace pour l'aviation civile est désormais présente dans des régions où il n'a peut-être pas encore été commis d'attentat. En effet, les groupes terroristes continuent de montrer qu'ils peuvent planifier et inspirer des attaques à travers une vaste région géographique, notamment par le recrutement de combattants étrangers. À mesure que la région de conflit actif évolue, des combattants terroristes étrangers peuvent être déplacés pour effectuer des attaques n'importe où, y compris dans leur propre pays.

2.5 S'il existe des preuves de l'intention d'organisations terroristes d'utiliser des moyens cybernétiques pour commettre des actes de terrorisme susceptibles de mettre en danger l'aviation civile, aucune cyber-attaque qualifiée de catastrophique ou ayant compromis la sécurité aérienne n'a eu lieu jusqu'ici. Cependant, la menace potentielle d'attaques de ce type contre l'aviation civile au moyen de systèmes de gestion du trafic aérien, de bord ou aéroportuaires continue d'être une source de préoccupation. Le 24 octobre 2017, l'équipe d'intervention en cas d'urgence informatique (CERT) d'un État a demandé aux réseaux de transport de se tenir en alerte en raison d'une nouvelle vague de cyber-attaques, dont une qui a affecté un grand aéroport international et le réseau le métro de la capitale. L'attaque a retardé un certain nombre de vols. Un tel cas rappelle à la communauté aéronautique qu'elle devrait rester vigilante et protéger ses systèmes et données informatiques et de communications critiques contre les interventions illicites, conformément à la norme figurant au paragraphe 4.9.1 de l'Annexe 17.

### **3. COMBATTRE LA MENACE INTERNE**

3.1 La menace représentée par les agents infiltrés et par l'exploitation de personnel aéroportuaire continue d'être une véritable préoccupation ; en effet, des rapports indiquent que les groupes terroristes cherchent activement à se faire aider par des éléments internes dans leurs tentatives ciblant l'aviation civile. Cette menace est renforcée par la radicalisation de personnes dans de nombreuses parties du monde. Or les individus radicalisés sont plus difficiles à détecter par les méthodes classiques de vérification, par les personnes qui leur sont proches ou par les services de sécurité ou d'application de la loi. Par exemple, le 25 octobre 2017, un pilote à l'emploi du transporteur national du Bangladesh a été arrêté parce qu'il était soupçonné de terrorisme ; il comptait en l'occurrence prendre des passagers en otage et écraser un avion commercial sur les maisons de hauts dirigeants du gouvernement. Le pilote de B-737, âgé de 31 ans, entretenait apparemment des liens étroits avec un groupe terroriste.

3.2 L'intégrité des points de contrôle de sûreté est compromise lorsque des membres du personnel peuvent les contourner sans faire l'objet d'une inspection/filtrage et de contrôles de sûreté (voir la norme énoncée au § 4.2.6 de l'Annexe 17). Une inaction face à la menace interne risque de se traduire par le déplacement de la menace représentée par les EEI et de miner considérablement les efforts d'atténuation. Le vol 159 de Daallo Airlines, de la Somalie à Djibouti, le 2 février 2016, est un excellent rappel de la gravité de la menace ; il a été établi que l'attentat à l'ordinateur portable modifié, qui a causé un trou dans le fuselage, a été possible avec la complicité de personnel d'inspection/filtrage.

3.3 Étant donné que presque toute forme d'attaque pourrait suivre un scénario faisant intervenir un élément interne, il est crucial que les États appliquent les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 17 et prennent des mesures pour évaluer les risques précis que présentent les agents infiltrés pour leurs systèmes et leur organisation. Dans le cadre des propositions en vue d'un futur Amendement n° 17 de l'Annexe 17, les dispositions concernant la menace interne devrait être renforcées afin d'atténuer à bref délai les risques connexes.

### **4. PARTAGE CONCRET DES INFORMATIONS**

4.1 Le partage de données de renseignement appropriées et pertinentes sur les nouvelles menaces pour l'aviation et la mise en place de mécanismes permettant d'échanger efficacement de telles données sont indispensables pour faciliter l'élaboration de contre-mesures coordonnées destinées à

protéger l'aviation civile. La Déclaration de 2010 sur la sûreté de l'aviation civile, la Résolution A39-18 de l'Assemblée générale de l'OACI (*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation*), le Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) de l'OACI et la Résolution 2309 du Conseil de sécurité des Nations Unies appellent tous à un renforcement de la coopération et du partage des informations entre les États et avec les parties prenantes concernées.

4.2 Conformément à ce qui précède, et en particulier au Résultat prioritaire 1 du GASeP, *Renforcer la sensibilisation et la réponse au risque*, les États et l'industrie sont encouragés à mettre en œuvre des mécanismes facilitant la prise de décisions éclairées sur des façons de s'occuper concrètement et efficacement des menaces nouvelles et émergentes, et à éviter une application unilatérale ou non coordonnée de mesures de sûreté. À cet égard, les trois principes de la coopération en sûreté de l'aviation, recommandés par la réunion HLCAS/1 et intégrés dans la Résolution A39-18 de l'OACI, devraient être pris en considération avant d'imposer des mesures unilatérales de sûreté de l'aviation aux États et aux partenaires industriels sans engagement ni consultation préalables auprès des États concernés. À cette fin, une coopération renforcée est nécessaire entre les États, en particulier dans le partage d'informations entre les autorités de sûreté aérienne compétentes. En conséquence, des accords bilatéraux ou des clauses types sur le partage réciproque des informations devraient être établis et utilisés. La Résolution 2309 de l'ONU soutient ces principes en demandant aux États « d'intensifier le dialogue sur la sûreté aérienne et de coopérer en échangeant des informations, dans la mesure du possible, sur les menaces, risques et failles, en collaborant sur des mesures spécifiques permettant d'y remédier, et en fournissant bilatéralement des assurances mutuelles concernant la sûreté des vols entre leurs territoires ».

4.3 Compte tenu de la nécessité critique d'une collaboration approfondie et d'un partage complet des informations, l'Amendement n° 16 de l'Annexe 17 a introduit une nouvelle norme (§ 3.1.4) qui dispose que chaque État doit établir et mettre en œuvre des procédures pour partager des informations de manière pratique et opportune, selon qu'il convient, avec les exploitants d'aéroports, les exploitants d'aéronefs, les fournisseurs de services de la circulation aérienne et d'autres entités concernées, afin de les aider à effectuer des évaluations des risques efficaces concernant leurs opérations. Vu les difficultés que posent l'élaboration ou l'adaptation de lois afin de permettre des mécanismes de partage des informations, les États devraient veiller à ce que les mesures juridiques et pratiques nécessaires soient en place afin de faciliter l'échange en temps utile des informations sur les menaces et les risques, surtout lorsqu'elles sont cruciales du point de vue opérationnel.

## 5. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE

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

- a) rappeler aux États la menace qui pèse actuellement sur l'aviation tout en reconnaissant l'importance du renforcement progressif de la sûreté de l'aviation ;
- b) prier instamment les États de continuer d'utiliser l'État du contexte de risque (RCS) de l'OACI, tout en reconnaissant l'importance de son adaptation à la situation unique de chaque État et région, selon qu'il convient ;
- c) reconnaître l'importance de s'occuper de la menace interne de façon exhaustive, par le traitement de l'Amendement n° 17 de l'Annexe 17 dans les meilleurs délais ;
- d) recommander un cadre mondial permettant un meilleur partage des informations sur les menaces.