



NOTE DE TRAVAIL

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

Montréal, 12 – 14 septembre 2012

Point 3 : Combattre la menace interne

SÛRETÉ DE L'AVIATION

(Note présentée par l'Union européenne et ses États membres¹ et par les autres États membres² de la Conférence européenne de l'aviation civile)

SOMMAIRE

La présente note sur la sûreté de l'aviation fait l'analyse de questions relevant du point 3 de l'ordre du jour : Combattre la menace interne. Ce point a été examiné par le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation à sa réunion la plus récente en mars 2012, où le groupe a facilité l'étude de la question et donné des conseils pour l'avancement des travaux.

Suite à donner : la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation est invitée à entériner les mesures proposées au paragraphe 2.

1. INTRODUCTION

1.1 Il est nécessaire d'éliminer la menace interne. La menace interne, qui consiste en la connaissance spécifique des infrastructures et des systèmes critiques et leur accès par des personnes autres que des passagers qui travaillent dans l'aviation civile, peut présenter des vulnérabilités particulières pour la sûreté de l'aviation. Des personnes autres que les passagers peuvent, soit être impliquées directement dans un acte d'intervention illicite, soit faciliter un tel acte en communiquant des renseignements sensibles ou en accordant un accès non autorisé, qu'elles le fassent sciemment ou sous menace ou par corruption.

1.2 Avant d'entrer dans les zones de sûreté à accès restreint des aéroports, toutes les personnes autres que les passagers devraient faire l'objet d'une inspection/filtrage ou de mesures de contrôle de sûreté, aux fins de la détection d'articles interdits [tels que des armes et des explosifs, comme l'indique le *Manuel de la sûreté de l'aviation* (Doc 8973/8 — Diffusion restreinte) de l'OACI]. Ce principe devrait être établi comme condition de sûreté de base à l'échelle internationale, de manière à réduire efficacement les risques potentiels présentés par le personnel interne en raison de ses rôles respectifs dans l'aviation civile, et intégré dans une norme de l'OACI, dans des éléments indicatifs

¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède.

² Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Géorgie, Islande, l'ex-République yougoslave de Macédoine, Moldavie, Monaco, Monténégro, Norvège, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

connexes et dans les documents de référence utilisés dans les audits du Programme universel d'audits de sûreté (USAP).

2. CONCLUSION

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

- a) à convenir que les rôles des personnes autres que les passagers qui travaillent dans l'aviation civile peuvent présenter des vulnérabilités particulières qu'il convient d'éliminer ;
- b) à entériner la norme proposée par le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation à sa vingt-troisième réunion (mars 2012) et approuvée par le Comité de l'intervention illicite (mai 2012) ;
- c) à inviter le Conseil à adopter la norme au moyen d'un amendement de l'Annexe 17 — *Sûreté* à la Convention de Chicago, le plus tôt possible, avant la prochaine session de l'Assemblée.

— FIN —