

ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 16 : Sûreté de l'aviation — Politique

ÉLABORATION ET MISE À JOUR DES NORMES DES ÉLÉMENTS INDICATIFS
RELATIFS AUX MENACES NOUVELLES ET ÉMERGENTES

[Note présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) au nom des États africains²]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note traite des menaces nouvelles et émergentes qui pèsent sur l'aviation civile, en mettant l'accent sur les menaces internes et les attaques côté ville qu'il faut atténuer de manière proactive pour restaurer la confiance du grand public quant à la sécurité et la sûreté du transport aérien dans le monde. Cet objectif peut être atteint par le renforcement des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 17 et l'actualisation des éléments indicatifs pertinents (Doc 8973 de l'OACI).

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- exhorter le Conseil à accélérer l'adoption de nouvelles normes et pratiques recommandées (SARP) de sûreté de l'aviation destinées à atténuer les menaces nouvelles et émergentes, y compris celles qui viennent du côté ville et de l'intérieur ;
- exhorter le Conseil à élaborer ou actualiser les éléments indicatifs pertinents ;
- demander à l'OACI d'assurer le renforcement des capacités pour faire face auxdites menaces.

<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>	AVSECP/26-WP/40, AVSECP/27-WP/35 Annexe 17 Pratiques recommandées 4.8.1 et 4.8.2 Annexe 17 Normes 4.2.4 et 3.4.1 Lettre aux États AS 8/2.1-16/58 Confidentiel Résolution de l'Assemblée A38-15

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par la CAFAC.

² Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Swaziland, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

1. INTRODUCTION

1.1 Les menaces nouvelles et émergentes contre l'aviation civile requièrent des mesures proactives appropriées au risque. Ces mesures comprennent l'élaboration de normes et l'actualisation en temps utile des éléments indicatifs correspondants sachant que les terroristes ont souvent tendance à prendre les devants pour contourner les mesures de sûreté mises en place.

1.2 Les attaques de terroristes et de leurs sympathisants, qui s'étendent à travers le monde et visent des personnes rassemblées dans les zones côté ville des aéroports, sont troublantes. Avec les mesures de sûreté actuellement en vigueur, ce type d'attaques est relativement facile à perpétrer du fait qu'il ne nécessite pas une planification aussi rigoureuse que pour des attaques dirigées contre les aéronefs, pour lesquelles il faut contourner les procédures mises en place pour la fouille des aéronefs et les contrôles de sûreté aux aéroports.

1.3 Il convient de noter que bien que la vérification des antécédents soit obligatoire, de récents actes de sabotage contre des aéronefs semblent avoir un lien avec des agents de l'intérieur. Cela peut résulter de l'insuffisance ou de l'absence de mise en œuvre continue de la vérification approfondie des antécédents. La CAFAC estime qu'il y a un manque d'uniformité dans la manière, la fréquence et l'étendue de la vérification des antécédents. Cela pourrait résulter d'un manque de compréhension de la part des autorités qui ont la responsabilité de mener les vérifications dans les États. Il convient de noter que dans beaucoup d'États, la vérification des antécédents est effectuée conformément aux dispositions de l'annexe 17. Cependant, il est nécessaire d'améliorer les procédures actuelles pour mieux prendre en compte les menaces nouvelles et émergentes que représentent les agents internes au système.

2. ATTAQUES RÉCENTES AUX AÉROPORTS

2.1 Il y a lieu de rappeler ici la récente attaque à l'aéroport international Ataturk d'Istanbul, en Turquie, le 28 juin 2016, au cours de laquelle trois hommes armés de fusils ont attaqué l'aéroport et se sont fait sauter avec des ceintures d'explosifs lorsqu'ils se sont trouvés face aux policiers. Le bilan de ces attaques est de 41 personnes tuées et 239 personnes blessées.

2.2 De la même façon, un incident est survenu à l'aéroport Zaventem de Bruxelles en mars 2016, au cours duquel une bombe actionnée par des terroristes au niveau de la zone d'enregistrement a ôté la vie à 10 personnes sur la plate-forme aéroportuaire tandis qu'une autre bombe ayant explosé dans une station de métro, a fait d'autres victimes, portant le total de personnes tuées à 32.

2.3 L'attaque perpétrée à l'aéroport international Domodedovo à Moscou le 24 janvier 2011, s'est déroulée également côté ville, avec un bilan de 36 personnes tuées et 130 personnes blessées. Certains incidents auraient pu être évités ou auraient fait un nombre minimum de victimes s'il y avait eu une protection adéquate de la zone coté ville de ces aéroports.

2.4 Il a été rapporté au cours des dernières années beaucoup d'incidents de sûreté de l'aviation qui seraient très probablement liés à la menace interne, notamment l'incident survenu à Mogadiscio le 2 février 2016 où l'on présume que deux employés dudit aéroport auraient facilité l'embarquement d'un ordinateur portable bourré d'explosifs à bord d'un aéronef de Daallo Airlines. Un passager a été porté disparu après avoir été éjecté de l'aéronef suite à une décompression rapide tandis que deux autres passagers ont subi des blessures légères.

2.5 Il convient de noter que les menaces internes ne se limitent pas aux aéroports de régions spécifiques.

3. PROGRÈS ACCOMPLIS

3.1 Les pratiques recommandées actuelles de l'Annexe 17 relatives à la Sûreté côté ville (Pratique recommandée 4.8.1 de l'Annexe 17 ainsi libellée : « *Il est recommandé que chaque État contractant veille à ce que des mesures de sûreté applicables aux zones côté ville soient établies pour réduire le risque et éviter d'éventuels actes d'intervention illicite, en fonction des évaluations nationales et locales des risques réalisées par les autorités compétentes.* ») ont été élevées au rang de normes, pour contrer efficacement la menace liée de la vulnérabilité de la zone côté ville des aéroports. Il faut toutefois accélérer la mise en œuvre de ces normes afin d'atténuer de manière adéquate la menace que constitue la vulnérabilité de la zone côté ville des aéroports.

3.2 Le Conseil, à la troisième séance de sa 208^e session tenue le 18 mai 2016, en se fondant sur les recommandations du Groupe d'experts AVSECP de l'OACI a examiné des propositions destinées à l'Amendement 15 de l'Annexe 17. Il importe que ces amendements soient mis en œuvre à temps afin de permettre la révision des lignes directrices en vigueur et l'élaboration de nouvelles lignes directrices du *Manuel de sûreté de l'aviation de l'OACI* (Doc 8973), le cas échéant, de manière à incorporer et à aligner les procédures en matière de sûreté de l'aviation, que les États membres utiliseront comme meilleures pratiques en particulier pour contrer les menaces.

3.3 L'actualisation des documents pertinents existants en fonction des nouveaux amendements envisagés constituera un important outil aussi bien pour les États que pour l'adaptation de l'assistance technique fournie par l'OACI et autres partenaires donateurs et de nombreux acteurs face à la nécessité de mesures nationales proactives pour faire face aux menaces nouvelles et émergentes, y compris les problèmes de sûreté côté ville.

4. RENFORCEMENT DES CAPACITÉS

4.1 La collecte de renseignements préalables à une attaque à travers la reconnaissance et la recherche contribuera à identifier et évaluer les menaces potentielles et leurs conséquences, cependant il prévaut dans la plupart des États l'absence des outils nécessaires de gestion des risques pour une gestion efficace des risques.

4.2 La CAFAC estime que la plupart des États tireront parti du renforcement des capacités, notamment dans le domaine des contrôles et vérifications approfondis des antécédents.

4.3 L'OACI a certes élaboré un *Énoncé du contexte du risque* en tant que guide d'évaluation du risque et de la menace qui constitue l'actuel outil didactique en complément de l'Atelier de gestion du risque organisé conjointement par l'OACI et d'autres États partenaires à l'intention des États membres. Mais il faut toujours davantage de séminaires ou d'ateliers pour former les formateurs qui aideront les États pour la conduite des évaluations des risques et de la menace afin d'enrayer les menaces.