



**NOTE DE TRAVAIL**

**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**

**MENACE INTERNE ET CULTURE DE SÛRETÉ**

(Note présentée par l'Autriche au nom de l'Union Européenne, de ses États membres<sup>1</sup> et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile CEAC<sup>2</sup>)

**SOMMAIRE**

La menace interne est l'une des préoccupations croissantes les plus graves dans le domaine de la sûreté de l'aviation, et elle sera traitée sans délai. Une véritable réponse mondiale à la menace interne est indispensable au succès durable du GAsEP et pour éviter que les objectifs de sûreté de l'aviation, plus généralement, soient compromis. La meilleure façon de s'occuper de la menace interne est d'appliquer systématiquement des mesures de réglementation solides et, en même temps, d'élaborer et de promouvoir une culture de sûreté pour tous les employés du secteur du transport aérien et tous les entrepreneurs travaillant pour ce secteur.

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

**1. INTRODUCTION**

1.1 Les terroristes cherchent constamment à exploiter les vulnérabilités des contrôles de sûreté afin de trouver le chemin de moindre résistance jusqu'à leurs cibles. Ils pourraient par exemple utiliser des personnes, comme des employés ou des entrepreneurs travaillant pour le secteur de l'aviation, dont le rôle leur donne un accès privilégié à des lieux ou à des objets sécurisés, ou encore à des informations de sûreté de l'aviation. En exploitant ces détenteurs d'accès privilégié, ils peuvent acquérir un avantage tactique potentiel pour l'exécution ou la facilitation d'un acte d'intervention illicite. Le personnel à risque d'être ainsi exploité comprend les membres d'équipage d'aéronefs et tous les employés au sol travaillant dans les aéroports, les autres installations du transport aérien et les chaînes d'approvisionnement du secteur, et il englobe le personnel à contrat, temporaire ou indépendant ainsi que les employés à temps plein ou à temps partiel.

<sup>1</sup> Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, 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.

<sup>2</sup> Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

1.2 La menace interne peut aussi se présenter sous la forme de personnes mal intentionnées intéressées à obtenir un emploi dans le secteur de l'aviation en général afin d'avoir un avantage tactique pour commettre un acte d'intervention illicite ou contribuer à un tel acte. Il peut aussi s'agir d'employés existants ou d'entrepreneurs déjà engagés qui, avec le temps, se radicalisent, avec l'intention d'aider ou de commettre eux-mêmes un acte d'intervention illicite. L'augmentation continue des tendances, comme la vitesse sans précédent avec laquelle la radicalisation (y compris l'autoradicalisation) peut se produire, a été confirmée par le Groupe de travail de l'OACI sur la menace et les risques.

1.3 La façon de s'occuper de la menace interne avant l'embauche/la mise sous contrat, durant la totalité de l'emploi et même après la cessation de service sera prise en compte dans les processus de l'employeur (c.-à-d. vérification des antécédents, validation, promotion active d'une saine culture de sûreté, etc.).

1.4 Plusieurs attaques et tentatives d'attaque visant l'aviation ont fait appel à des éléments internes. En particulier, il semble certain qu'un élément interne a aidé à l'introduction et à la détonation d'un engin explosif improvisé à bord du vol 9268 de Metrojet (octobre 2015) et du vol 159 de Daallo Airlines (février 2016). À un moindre niveau de risque direct pour les vols, on peut citer de nombreux cas de personnes tirant parti d'un accès interne et de l'absence de véritables contrôles pour exploiter les vulnérabilités du dispositif de sûreté à d'autres fins, comme le trafic de stupéfiants et le transport non autorisé d'armes à feu. Une approche globale efficace de la menace interne est donc indispensable pour faire en sorte que la sûreté générale ne soit pas compromise.

1.5 De plus, s'occuper de la menace interne est indispensable au succès de la mise en œuvre et à la pérennité du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP). Le GASeP contient la mesure prioritaire suivante : 1.7.1G « *Examiner l'adéquation des mesures actuelles pour faire face aux menaces internes, notamment la vérification des antécédents, les mesures physiques, la formation et la sensibilisation, et les mécanismes de communication des renseignements.* » De toute évidence, les avantages de l'amélioration de la performance de sûreté escomptée du GASeP pourraient être compromis s'il n'y a pas de mesure de sûreté pour traiter les vulnérabilités liées à l'« élément interne ».

## 2. MESURES DE RÉGLEMENTATION CONCERNANT LA MENACE INTERNE

2.1 Remédier aux vulnérabilités liées à la menace interne exige une approche multicouche, aucune mesure unique ne pouvant à elle seule assurer un niveau de protection suffisant. Les composants essentiels, et complémentaires, d'une telle approche devraient être les suivants :

- contrôle d'accès de toutes les personnes autres que les passagers et de tous les véhicules ;
- inspection/filtrage à 100 % des personnes autres que les passagers et des articles qu'elles transportent lorsqu'elles entrent dans une zone sécurisée ;
- système complet de contrôles de sûreté pour les véhicules, l'aéroport et les provisions de bord ;
- caractère aléatoire et imprévisible des mesures d'inspection/filtrage ci-dessus et/ou des contrôles effectués à l'intérieur des zones sécurisées ;
- processus de recrutement détaillé qui prend en compte une compréhension de chaque fonction, l'accès aux zones sécurisées ou à des informations sensibles

nécessairement accordé par les fonctions en question (principe du « besoin de savoir »), et les risques potentiels ainsi créés ;

- système de vérification des antécédents pour tout le personnel autorisé à accéder aux zones sécurisées sans être accompagné ou travaillant dans ces zones, et vérifications renforcées (p. ex. validation de sûreté) pour le personnel pouvant accéder à des activités critiques de l'exploitation aérienne et/ou à des informations sensibles, y compris le personnel appliquant les mesures de sûreté.

2.2 Il est important que ces six composants soient en place. Un système d'inspection/filtrage à 100 % sans mesures aléatoires et imprévisibles n'est pas assez efficace. En effet, un élément interne qui souhaite déjouer les mesures de sûreté peut finir par connaître un système prévisible en s'y exposant régulièrement et être capable d'en trouver et exploiter les vulnérabilités. De même, des systèmes de vérification des antécédents qui ne font pas appel à l'inspection/filtrage à 100 % n'empêcheront pas l'utilisation d'éléments internes « propres » (sans antécédents criminels ni liens connus avec des terroristes), ou de personnes faisant l'objet de contraintes, qui aident les terroristes sans le savoir, qui ont été radicalisées rapidement ou qui souffrent de troubles mentaux non diagnostiqués. Comprendre l'accès interne nécessaire à certaines fonctions permet l'application de mesures supplémentaires dans les domaines à plus haut risque. Par ailleurs, les mesures de contrôle d'accès complètent les mesures en question ci-dessus et facilitent la gestion des processus de sûreté en limitant l'accès aux zones sécurisées au personnel pour lequel un tel accès répond clairement à un besoin opérationnel.

2.3 L'Europe est résolue à s'attaquer au problème de la menace interne et souligne l'importance de s'en occuper de façon globale. Elle est prête à coopérer avec tous les partenaires internationaux aux efforts et aux initiatives visant à atténuer efficacement la menace interne<sup>3</sup>.

### 3. CULTURE DE SÛRETÉ

3.1 Au-delà des exigences réglementaires, il sera plus important encore, à long terme, de s'assurer que les réponses à la menace interne fassent partie d'une culture de sûreté positive. Une telle culture soutient et complète les exigences en matière de sûreté et s'adapte à l'évolution constante du contexte de menaces. De plus, elle fait ressortir l'importance de l'investissement dans les ressources humaines, lequel apporte en retour des améliorations à la manière dont les exigences de sûreté sont mises en application.

3.2 La culture de sûreté fait l'objet de la deuxième mesure prioritaire du GASeP, qui indique ce qui suit :

*« La promotion d'une culture de sûreté effective est essentielle pour obtenir de bons résultats sur le plan de la sûreté. Une culture de sûreté forte doit être développée au sein de chaque organisation en partant de la haute direction. L'existence d'un personnel bien formé, motivé et professionnel est un préalable essentiel à la sûreté effective de l'aviation. »*

3.3 Dans une véritable culture de sûreté, tout le personnel concerné du gouvernement et de l'industrie, de la haute direction aux employés, et, à vrai dire, les membres du public, s'occupent des questions de sûreté et en assument la responsabilité. Cela signifie que les lacunes de sûreté qui peuvent survenir de temps à autre sont comblées ou signalées immédiatement par des collègues, ce qui empêche

---

<sup>3</sup> Une description de mesures prises par l'Union européenne et ses États membres pour s'occuper de la menace interne figure dans la note AVSECP/29-WP/45 (2018). Une description des évaluations de vulnérabilité liée à la menace interne effectuées par la Conférence européenne de l'aviation civile figure dans la note AVSECP/29-WP/43 (2018).

les situations ou les pratiques non satisfaisantes de perdurer au point de devenir des vulnérabilités susceptibles d'être exploitées par des terroristes. Une culture de sûreté peut déjà réduire la probabilité d'atteintes à la sûreté, le personnel prenant l'habitude de penser et d'agir en se souciant davantage de la sûreté. Elle peut aussi avoir un effet bénéfique sur le moral si elle est promue de manière à mettre en évidence qu'une saine culture de sûreté en est une dans laquelle on s'aide les uns les autres pour créer une industrie sûre plutôt que de se surveiller les uns les autres. Chaque élément du réseau aéroportuaire (et au-delà) doit donc être sensibilisé à la sûreté et responsabilisé à cet égard. La création d'une culture de sûreté forte réduit les risques/vulnérabilités.

3.4 S'il existe un large consensus sur l'importance de promouvoir une culture de sûreté, les mesures concrètes pour en instaurer une ont été jusqu'ici plutôt limitées. Il importe que les États, l'industrie et les organismes de formation fassent appel à la vaste gamme d'éléments indicatifs et d'outils disponibles pour faciliter la réalisation d'une culture de sûreté forte au sein des organisations, y compris les éléments de formation, les campagnes de sensibilisation et celles qui encouragent les changements de comportement, pour faire en sorte que le consensus se traduise en mesures concrètes sur le terrain.

3.5 À cet égard, les acteurs de la sûreté de l'aviation peuvent probablement tirer parti de l'expérience acquise dans le domaine de la sécurité de l'aviation. Des améliorations de sécurité ont été apportées par le passé à la suite de campagnes systématiques et à grande visibilité menées sur de longues périodes pour faire passer des messages clairs. Les campagnes de l'aviation sur les objets intrus sont un exemple. L'objectif du GAsEP concernant la culture de sûreté nécessite des changements à l'activité quotidienne qui ne se normaliseront qu'au bout d'un certain temps. Cela dit, ils peuvent apporter de grands avantages, surtout pour la lutte contre la menace interne, en faisant en sorte que les employés du secteur de l'aviation contribuent tous à une performance de sûreté de haute qualité, en général, et, en particulier, grâce à leur vigilance et à leur souci de la sûreté, qu'ils aident à contrecarrer les activités d'éléments internes souhaitant utiliser leur position pour commettre des actes d'intervention illicite ou y contribuer. Avec le temps, on peut espérer que ce haut niveau de conscience de la sûreté deviendra l'une des protections les plus importantes contre la menace interne.

#### 4. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE

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

- a) réaffirmer l'importance de mesures pour faire face à la menace interne et à prier instamment le Conseil de l'OACI de renforcer les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 17 de manière à ce qu'elles englobent la menace interne, en se fondant sur l'avis de son Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation et en tenant compte de tous les éléments de l'approche multicouche visée dans la présente note ;
- b) prier instamment les États et l'industrie de veiller à la mise en œuvre effective de mesures réglementaires concernant la menace interne, celles-ci étant cruciales pour éviter que d'autres mesures soient compromises par une faiblesse du système liée aux éléments internes ;
- c) prier instamment les États et l'industrie de promouvoir une culture de sûreté comme solution pour faire face à la menace interne, au moyen d'activités de formation initiale et périodique et de campagnes à grande visibilité visant à renforcer la sensibilisation du personnel aéronautique et du public.