



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 13 : Sûreté de l'aviation — Politique

**FAIRE FACE À L'ÉVOLUTION DES MENACES QUI PÈSENT SUR L'AVIATION CIVILE
GRÂCE À L'INNOVATION, À L'INVESTISSEMENT ET À LA PROFESSIONNALISATION
DU PERSONNEL**

(Note présentée par le Danemark au nom de l'Union européenne et de ses États membres¹, des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile², ainsi que par EUROCONTROL, avec le soutien du Brésil, du Kazakhstan et du Pérou)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail met en évidence la complexité et l'imprévisibilité de plus en plus grandes des menaces qui pèsent sur l'aviation civile en raison, notamment, de l'instabilité géopolitique et des agissements d'acteurs aux méthodes sophistiquées disposant de compétences très pointues. Elle s'intéresse aux possibilités offertes par les progrès technologiques et à la nécessité d'élaborer des cadres réglementaires favorisant l'innovation. Elle préconise une assistance ciblée pour combler le fossé technologique qui existe entre les États afin de maintenir un solide cadre de sûreté de l'aviation, et met en avant l'importance capitale que revêt la professionnalisation du personnel pour préserver la sûreté du réseau aéronautique mondial.

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

² Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, Macédoine du Nord, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Türkiye et Ukraine

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à : a) demander à l'OACI, aux États membres et au secteur aéronautique de continuer à encourager l'innovation dans le système de sûreté de l'aviation ; b) demander à l'OACI, aux États membres et au secteur aéronautique de déployer des activités d'assistance ciblées afin de combler le fossé technologique qui existe entre les États ; c) demander à l'OACI d'élaborer une stratégie AVSEC pour la prochaine génération de professionnels de l'aviation de l'OACI afin de veiller à ce que, partout dans le monde, les pouvoirs publics et le secteur aéronautique aient à disposition un personnel suffisamment nombreux possédant les aptitudes et qualifications nécessaires en matière de sûreté de l'aviation, stratégie qui devra donner des orientations quant aux liens entre les progrès technologique et les facteurs humains ; d) inviter instamment le Conseil de l'OACI à charger le Secrétaire général de tenir, au siège de l'Organisation, une Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation au cours de la prochaine période triennale, afin de réaffirmer l'engagement des États à dégager tous les moyens nécessaires pour assurer la sûreté de l'aviation et de définir les priorités qui guideront l'évolution future du cadre réglementaire international, le déploiement des technologies de nouvelle génération, la professionnalisation du personnel et l'étendue des activités d'assistance ; e) prendre acte, dans l'Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation (A41-18), du caractère évolutif des menaces qui pèsent sur l'aviation civile, y compris celles émanant d'acteurs aux méthodes sophistiquées.	
<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Chaque vol est sûr et sécurisé.</i>
<i>Incidences financières :</i>	<i>Les activités évoquées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues au budget-programme ordinaire et/ou provenant de contributions extrabudgétaires.</i>
<i>Références :</i>	<i>Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation (A41-18)</i>

1. INTRODUCTION

1.1 L'instabilité géopolitique et sécuritaire à laquelle le monde se trouve actuellement confronté montre que l'aviation civile est exposée au risque d'être soit instrumentalisée pour servir une cause plus large, soit de subir des dommages collatéraux en raison d'opérations militaires. Dans un tel contexte, les compétences très pointues que possèdent un ou des acteurs aux méthodes sophistiquées compliquent et mettent en évidence les menaces et dangers qui pèsent sur la communauté aéronautique internationale.

1.2 La période triennale 2022 - 2025 a été marquée, entre autres, par la destruction d'aéronefs civils circulant au-dessus ou à proximité de zones de conflit, par plusieurs incidents liés à la cybersécurité et par un certain nombre d'agissements qui visaient à mettre délibérément en péril l'aviation civile en exploitant les failles des chaînes d'approvisionnement du fret aérien express et de la poste aérienne. Le risque d'une utilisation abusive des systèmes d'aéronefs non habités (UAS), qui peuvent servir à mener des activités de surveillance, à perturber les opérations aéroportuaires ou même à commettre des actes malveillants, suscite une inquiétude grandissante.

1.3 Il semble donc évident que la menace dont fait l'objet l'aviation civile perdure, et qu'elle est plus complexe, plus diversifiée et plus imprévisible que jamais. Cible de choix, l'aviation civile sera

visée par des attaques ourdies par des complotistes aux méthodes de plus en plus sophistiquées qui s'en prendront à des zones plus vulnérables.

1.4 Cela étant, les approches novatrices et les technologies de nouvelle génération qui sont désormais disponibles, telles que l'intelligence artificielle - en ce compris l'apprentissage automatique - ouvrent de formidables espoirs pour renforcer le niveau de sûreté de l'aviation civile mondiale tout en améliorant l'expérience des usagers des aéroports. Pour tirer pleinement parti de ces avancées, le facteur humain est et reste primordial : il faut s'assurer que les membres du personnel soient correctement formés, aient des capacités d'adaptation et soient à même de prendre des décisions efficaces et avisées d'un point de vue technologique.

2. NÉCESSITÉ IMPÉRIEUSE DE SUIVRE LE RYTHME DE L'INNOVATION

2.1 Le secteur de l'aviation civile connaît d'importants bouleversements placés sous le signe de l'innovation et de l'émergence de technologies de nouvelle génération qui ouvrent la voie à de nouvelles pratiques commerciales et dont les incidences font évoluer le fonctionnement du secteur aéronautique au quotidien.

2.2 L'innovation est extrêmement prometteuse, en ce qu'elle est appelée à donner de meilleurs résultats en matière de sûreté tout en assurant au secteur aéronautique une pérennité et une viabilité accrues. La mise à profit des perspectives ainsi offertes, le maintien d'un bon niveau de sûreté et l'amélioration de l'expérience des usagers des aéroports passent par un engagement et des investissements significatifs et durables.

2.3 Parmi les tâches difficiles qui nous attendent et dont il nous faudra peut-être nous acquitter une par une ou de manière combinée figurent le déploiement des technologies de nouvelle génération telles que l'intelligence artificielle, en ce compris l'apprentissage automatique, l'amélioration des politiques de recrutement face aux besoins nouveaux et diversifiés de compétences, ainsi que la poursuite de la professionnalisation du personnel, ou encore l'établissement d'une coordination et d'une collaboration toujours plus grandes entre les parties prenantes, tant au plan national qu'au niveau international.

2.4 Pour relever de tels défis et veiller à ce que les avantages associés à l'innovation se matérialisent pleinement, il nous faudra également élaborer des cadres réglementaires permettant d'intégrer ces nouvelles technologies qui évoluent de plus en plus rapidement.

3. UNE MUTATION DICTÉE PAR LA TECHNOLOGIE ET QUI PROFITE À TOUS

3.1 L'élément central sur lequel repose la transformation des processus relatifs à la sûreté de l'aviation réside dans les technologies de nouvelle génération, ce qui change la donne à la fois sur le plan de la sûreté et en termes de facilitation. Si certains États seront à même de se doter des dernières technologies pour tempérer les menaces et profiter des nouveaux gains d'efficacité qu'elles offrent, beaucoup d'autres continueront d'utiliser les technologies traditionnelles dont nous disposons aujourd'hui, et ce pendant de nombreuses années encore.

3.2 Les États désireux d'investir dans des procédés technologiques innovants, essentiels pour contrecarrer les menaces sophistiquées tout en améliorant l'expérience des usagers des aéroports, ne doivent cependant pas oublier combien il est important d'aider ceux qui n'en ont peut-être pas financièrement les moyens et d'encourager ceux qui n'ont pas la volonté politique de le faire. L'aviation civile internationale est fortement interconnectée et, pour obtenir globalement des résultats valables sur le plan de la sûreté, il sera indispensable d'harmoniser le niveau de cette dernière.

3.3 Toutes les entités concernées, notamment les États, l'OACI et les acteurs du secteur aéronautique, devraient travailler ensemble pour combler le fossé technologique qui existe entre les États et fournir un appui ciblé afin de veiller à ce qu'aucun pays ne soit laissé de côté durant le processus de transformation.

3.4 L'incidence potentielle des innovations technologiques sur l'évolution des politiques, de même que celle qu'elles peuvent avoir sur les services aériens interétatiques, doivent être bien comprises. Les pays qui seront les premiers à les adopter devront faire face aux conséquences, sur le plan politique et juridique, liées à l'utilisation de nouveaux matériels et équipements. Pour alléger cette charge qui pèse sur elle, pour arriver à suivre le rythme des progrès technologiques et pour permettre la mise en œuvre de solutions innovantes, l'OACI devra continuer à faire preuve de flexibilité et de réactivité et privilégier les investissements.

4. LE PERSONNEL, UNE DONNÉE QUI DEMEURE ESSENTIELLE

4.1 Face à la hausse continue de la demande de transport aérien, le recrutement d'un personnel plus qualifié et plus compétent s'avère désormais crucial. Le secteur de la sûreté de l'aviation civile est en passe de devenir un domaine hautement technique et spécialisé, qui nécessite de faire appel à des professionnels capables d'évoluer dans des environnements complexes, d'assimiler des informations provenant de multiples sources et de prendre des décisions éclairées. Les solutions techniques à la pointe du progrès sont assurément d'une importance capitale, mais leur efficacité dépend de l'aptitude humaine à les utiliser correctement. Des professionnels de la sûreté de l'aviation expérimentés, motivés et bien formés restent un atout majeur, en ce qu'ils peuvent mettre rapidement en place des mesures spécifiques face à des scénarios de menace précis.

4.2 Pour obtenir une réelle professionnalisation des effectifs, le personnel d'encadrement des entités chargées de la mise en œuvre des contrôles de sûreté, en ce compris les autorités et le secteur aéronautique, doit être bien informé du niveau de risque existant, comprendre les conséquences gravissimes que peuvent avoir les actes d'intervention illicite et soit pleinement associé aux objectifs de sûreté fixés par leur hiérarchie. Leur implication est essentielle pour créer une culture de la sûreté qui privilégie la vigilance, l'adaptabilité et l'amélioration permanente.

4.3 Conformément à la priorité globale n° 3 du GASeP – Développer et promouvoir le rôle des facteurs humains, qui met l'accent sur l'importance d'un renforcement des moyens en personnel, seules les entités dont les dirigeants font preuve d'un haut niveau d'engagement seront en mesure de déployer des stratégies de recrutement et de fidélisation qui donneront les résultats souhaités en termes de sûreté. Pour s'assurer les services d'un personnel compétent et bien formé, il faut non seulement attirer des professionnels qualifiés, mais aussi favoriser les perspectives d'avancement et de carrière à long terme afin de pouvoir relever efficacement les nouveaux défis en matière de sûreté.

4.4 Dans ce contexte, il est impératif de définir une stratégie claire pour la professionnalisation du personnel en charge de la sûreté de l'aviation et de faire en sorte que celui-ci puisse se perfectionner et que son activité soit reconnue, conformément aux pratiques établies dans d'autres domaines de l'aviation civile. L'élaboration d'une stratégie AVSEC pour la prochaine génération de professionnels de l'aviation de l'OACI permettrait de veiller à ce que, partout dans le monde, les pouvoirs publics et le secteur aéronautique aient à disposition un personnel suffisamment nombreux possédant les aptitudes et qualifications nécessaires en matière de sûreté de l'aviation, stratégie qui devra donner des orientations quant aux liens entre les progrès technologique et les facteurs humains.

5. PERSPECTIVES D'AVENIR

5.1 À l'avenir, il sera plus important que jamais de fixer des priorités pour les activités à mener, compte tenu de la contraction des ressources, afin d'optimiser les nouveaux moyens disponibles. Il faudra être prêt, pour ce faire, à prendre des engagements sur le plan réglementaire et à procéder à des investissements sans précédent au niveau national et à l'échelle mondiale. Il serait vain de croire que ces nouvelles capacités s'intégreront facilement dans les cadres de fonctionnement actuels, et il faudra trouver de nouvelles façons de travailler pour saisir toutes les opportunités et éviter la survenue de conséquences ou de facteurs de vulnérabilité imprévus.

5.2 Il est donc fondamental d'accorder à la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite la même importance que celle dont bénéficient d'autres domaines. Les répercussions d'un éventuel incident catastrophique touchant à la sûreté de l'aviation sont incalculables, comme on a pu le constater au cours des 25 dernières années, et c'est pourquoi la recherche d'un niveau de sûreté élevé doit être considérée comme l'un des meilleurs investissements qui soit.

5.3 Pour toutes ces raisons, et dans la mesure où de nouvelles menaces et de nouveaux défis continueront de se profiler à l'horizon, la sûreté de l'aviation doit demeurer une priorité pour les États et pour l'OACI, qui doivent y consacrer les moyens financiers et humains nécessaires.

5.4 À cette fin, l'Assemblée est invitée à prendre acte, dans l'Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation (A41-18), de l'importance du caractère évolutif des menaces qui pèsent sur l'aviation civile, y compris celles émanant d'acteurs aux méthodes sophistiquées.

5.5 Afin d'offrir un lieu de rencontre international consacré à ces problèmes et à d'autres questions liées à la sûreté de l'aviation, l'OACI devrait organiser, en son siège, une Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation au cours de la prochaine période triennale, afin de réaffirmer l'engagement des États à dégager tous les moyens nécessaires pour assurer la sûreté de l'aviation et de définir les priorités qui guideront l'évolution future du cadre réglementaire international, le déploiement des technologies de nouvelle génération, la professionnalisation du personnel et l'étendue des activités d'assistance.

— FIN —