



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 14 : Sûreté de l'aviation — Politique

VEILLER À L'EFFICACITÉ DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE DE L'APRÈS-COVID-19

(Note présentée par la Tchéquie, au nom de l'Union européenne et de ses États membres¹, des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile² et des États membres de la Commission africaine de l'aviation civile³, et la Chine)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Il est essentiel que la sûreté efficace de l'aviation continue de soutenir la relance du secteur après la pandémie de COVID-19. Cette pandémie a eu sur le secteur de l'aviation un énorme impact, qui a entraîné de nombreux changements, mais la menace qui pèse sur l'aviation demeure et continue d'évoluer. Il est de la plus haute importance de rester vigilant et de se garder de tout triomphalisme. Dans ce contexte, la présente note de travail met en évidence la priorité qui doit être mise sur une révision du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) et de sa feuille de route. Elle préconise l'élaboration de processus clairs de surveillance et de compte rendu dans le cadre du GASeP en vue de renforcer la sûreté de l'aviation dans le monde, sans pour cela accorder moins d'attention au respect des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 17, en tirant parti des données et ressources existantes, ainsi que des mécanismes de renforcement des capacités. La note souligne aussi l'importance de mettre à profit l'*Année de la culture de la sûreté* de l'OACI et d'en maintenir la dynamique, et invite l'OACI à prendre de nouvelles mesures pour soutenir la réalisation des objectifs du GASeP.

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

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

³ Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cabo Verde, République centrafricaine, Tchad, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, République démocratique du Congo, Djibouti, Égypte, Guinée équatoriale, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Mauritanie, Maurice, Maroc, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan du Sud, Soudan, Togo, Tunisie, Ouganda, République-Unie de Tanzanie, Zambie et Zimbabwe.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) demander au Secrétariat de l'OACI, avec le concours du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation, de mener en priorité la révision du GAsEP et de sa feuille de route, en se fondant sur une synthèse des enseignements tirés de la mise en œuvre et de la gestion de la sûreté de l'aviation pendant la pandémie de COVID, eu égard aux domaines et problématiques recensés dans la présente note ;
- b) demander au Secrétariat d'élaborer un processus de réexamen périodique et systématique du GAsEP et de sa feuille de route, et de mettre au point des processus clairs de surveillance et de compte rendu tirant parti des données et ressources existantes ;
- c) prier instamment le Secrétariat et les États de mettre à disposition les ressources nécessaires à l'utilisation effective du GAsEP pour renforcer la sûreté de l'aviation dans le monde, sans pour cela accorder moins d'attention au respect des SARP de l'Annexe 17, y compris par des activités ciblées de renforcement des capacités le cas échéant ;
- d) demander au Secrétariat et aux États de concevoir des activités pratiques en partenariat avec le secteur pour mettre à profit l'*Année de la culture de la sûreté* de l'OACI, afin d'en entretenir la dynamique, et de consolider et accroître les gains et avantages qui s'en dégagent.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Sécurité et facilitation</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Aucune
<i>Références :</i>	

1. INTRODUCTION

1.1 À l'occasion du 20^e anniversaire des attaques terroristes du 11 septembre, le Symposium 2021 de l'OACI sur la sûreté de l'aviation dans le monde a rappelé la nécessité de rester vigilant et de se garder de tout triomphalisme quand il s'agit de la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite. Le Symposium a également mis en évidence les diverses difficultés à surmonter et mesures prises pour préserver la sécurité des passagers, freiner la propagation du virus de la COVID-19, et réagir aux fluctuations considérables de la demande de voyage aérien et aux problèmes de main-d'œuvre, tout en maintenant une sûreté efficace.

1.2 La Déclaration ministérielle de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19, adoptée le 22 octobre 2021, exprime l'engagement d'assurer le flux ordonné du trafic, dans les conditions requises de sécurité et de sûreté, ainsi que l'état de préparation opérationnelle de l'aviation.

2. L'IMPORTANCE DE MAINTENIR UN NIVEAU DE SÛRETÉ EFFICACE COMPTE TENU DE LA PERSISTANCE DE LA MENACE

2.1 Les menaces et les défis auxquels est confrontée la sûreté de l'aviation ne cessent d'évoluer, notamment au cours de la phase de relance dans le sillage de la pandémie. Cette période a notamment mis en évidence les effets de la pandémie sur la menace interne, les attaques à distance (drones), la radicalisation terroriste et, singulièrement, les cyberattaques (voir A41-WP/74, EX/36, Élaboration d'un cadre pour la cybersécurité). De plus, les évolutions géopolitiques récentes et en cours pourraient encore avoir de fortes incidences sur la situation générale de la menace et du risque auxquels l'aviation civile est exposée.

2.2 Si le secteur de l'aviation continue d'évoluer dans un environnement financièrement difficile, l'application de mesures de sûreté efficaces n'en demeure pas moins essentielle. En effet, outre l'impact humain, la réussite d'une attaque terroriste serait extrêmement préjudiciable à la relance du secteur dans l'après-COVID. Les États sont donc encouragés à réaffirmer leur engagement à renforcer la sûreté de l'aviation partout dans le monde, en raison de la persistance de la menace qui pèse sur l'aviation civile depuis la Déclaration sur la sûreté de l'aviation adoptée à la 40^e session de l'Assemblée de l'OACI.

3. LA RÉVISION DU PLAN POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE (GASEP) ET DE SA FEUILLE DE ROUTE

3.1 Le Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde et sa feuille de route constitue un cadre utile et adapté pour promouvoir la sûreté de l'aviation, qui a contribué à sensibiliser davantage les responsables politiques à la sûreté de l'aviation. La pandémie de COVID-19 a présenté à la fois des défis et des possibilités pour la mise en œuvre des actions prioritaires préconisées dans le GASEP, et démontré la nécessité de réviser celui-ci.

3.2 Il est important que la révision du GASEP et de sa feuille de route soit considérée comme prioritaire afin que la GASEP conserve sa pertinence face aux menaces existantes et émergentes. Effectuée avec le concours du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation, cette révision devrait être

nourrie d'une synthèse des enseignements tirés de la pandémie, qui pourrait prendre en compte les éléments suivants :

- a) L'identification de nouvelles vulnérabilités possibles de la sûreté là où les normes de sûreté auraient pu se dégrader pendant la pandémie.
- b) Le rôle que l'innovation et la technologie sont appelées à jouer dans la phase de relance de l'aviation dans le sillage de la pandémie.
- c) L'importance primordiale de garantir la sûreté des chaînes d'approvisionnement aérien, importance accentuée pendant la pandémie et le redémarrage de l'activité. Des initiatives ont été prises dans le domaine des systèmes avancés d'information sur le fret, par exemple avec les informations préalables concernant le fret avant chargement (PLACI), de l'Union européenne. Il serait peut-être possible, également, d'intensifier les efforts visant à mettre au point des équipements plus perfectionnés conçus spécifiquement pour l'inspection-filtrage de sûreté du fret aérien.
- d) Le rôle et l'importance primordiaux du maintien d'une main-d'œuvre compétente, motivée et bien formée. Pour la reprise des activités de l'aviation, il importe que les États membres, les organisations et la profession prennent les mesures voulues pour garantir et entretenir les compétences des personnels comme avant la pandémie de COVID-19. Il pourrait s'agir de cours de mise à niveau ou de nouvelles formations sur les procédures et processus de sûreté, ou d'activités de sensibilisation, y compris concernant les menaces et les exigences juridiques.
- e) Les possibilités de gains d'efficacité dans le système AVSEC, par exemple, en ce qui concerne les possibilités de télésupervision et télésurveillance, l'affectation des ressources, les procédures de sûreté et techniques de formation innovantes. L'accent pourrait aussi être mis sur les meilleures pratiques qui à la fois contribuent à la facilitation et permettent la réalisation des objectifs de sûreté sous-jacents.

3.3 Il est nécessaire d'élaborer des processus clairs de surveillance et de compte rendu dans le cadre du GAsEP pour renforcer la conformité aux SARP de l'Annexe 17, en tirant parti des données et ressources existantes, ainsi que des mécanismes de renforcement des capacités. Au sein du Secrétariat de l'OACI, la sûreté de l'aviation devrait être considérée sur un pied d'égalité avec la sécurité, comme prioritaire pour l'Organisation, notamment en ce qui concerne l'affectation des ressources nécessaires pour promouvoir l'utilisation du GAsEP et soutenir un programme d'audit efficace. Les États devraient également être encouragés à s'entraider pour renforcer la sûreté, en se guidant au moyen du GAsEP pour la priorisation et l'optimisation des ressources ; et à mener des activités ciblées en faveur du renforcement des capacités, selon l'exemple décrit dans la note A41-WP/283, EX/123 *Aviation Security Capacity Building Through the CASE I and CASE II Projects*.

4. CULTURE DE LA SÛRETÉ

4.1 Eu égard à ce qui précède, il est également nécessaire de consolider les gains et de maintenir la dynamique de l'initiative *Année de la culture de la sûreté* de l'OACI, dont il convient de saluer les effets et le succès. Ce sera déterminant pour maintenir la durabilité du système de sûreté, et promouvoir la coordination, la coopération, la motivation et la participation de toutes les parties au système. Cela est d'autant plus important, désormais, du fait que les liens sociaux et professionnels au

sein du personnel, qui contribuent à une culture de la sûreté efficace, ont été distendus sous l'effet des absences et des transformations causées par la pandémie.

— FIN —