



NOTE DE TRAVAIL

**DEUXIÈME CONFÉRENCE DE HAUT NIVEAU SUR LA SÛRETÉ
DE L'AVIATION (HLCAS/2)**

Montréal, 29 et 30 novembre 2018

Point 3 : Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde

**REHAUSSEMENT DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION
ET DE LA FACILITATION AU SEIN DE L'OACI**

(Note présentée par les États-Unis, l'Afrique du sud, l'Australie, le Brésil, le Canada, les Émirats arabes unis, la Nouvelle-Zélande, le Qatar et l'Association du transport aérien international)

RÉSUMÉ

En raison du contexte évolutif des menaces dans lequel se déroulent les activités aéronautiques civiles, il faut donner à la question de la sûreté de l'aviation et de la facilitation la priorité et les ressources appropriées. La présente note de travail fait valoir qu'il est nécessaire que l'OACI réévalue la priorité de cette question au sein de l'Organisation et y donne le rang plus élevé qui convient. Il est proposé que l'OACI étudie la faisabilité de la création d'une Direction de la sûreté de l'aviation et de la facilitation dans un budget à croissance nominale nulle, et détermine les avantages qu'une telle direction pourrait apporter à l'Organisation et à ses États membres.

La suite à donner par la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation figure au § 7.

1. INTRODUCTION

1.1 La Résolution 2309 du Conseil de sécurité des Nations Unies, adoptée en septembre 2016, et les résultats de la 39^e session de l'Assemblée de l'OACI, tenue la même année, ont précisé la nécessité pour l'OACI et ses États membres de sécuriser le système aéronautique mondial au moyen de mesures durables et efficaces. L'adoption de la Résolution 2309 du Conseil de sécurité a également donné l'occasion à l'OACI de réévaluer la priorité accordée à la sûreté de l'aviation au sein de l'Organisation et de rehausser ce dossier en conséquence.

2. STRUCTURE ORGANISATIONNELLE

2.1 C'est avec beaucoup de succès que la structure organisationnelle de l'OACI a favorisé une culture de sécurité mondiale saine et durable. Ce succès devrait être reproduit et servir de modèle pour la sûreté de l'aviation. En établissant la parité structurelle entre la sûreté et la sécurité de l'aviation, l'OACI peut faire en sorte que les ressources qu'elle consacre à sa mission et à ses activités de sûreté de l'aviation soient orientées, gérées et utilisées sans entrer en concurrence avec d'autres priorités au sein d'une Direction multidisciplinaire.

2.2 Pendant le triennat en cours, l'OACI a pris des mesures remarquables pour aider les États membres à mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 17. On peut citer : l'élaboration et l'adoption du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP), l'adoption de l'Amendement n° 16 de l'Annexe 17, la nomination de nouveaux experts régionaux en sûreté de l'aviation, l'utilisation et l'examen continus du Programme universel d'audits de sûreté (USAP), les plans d'amélioration de la sûreté en aviation (ASIP) et l'utilisation du réseau des Centres de formation à la sûreté de l'aviation (ASTC). Cependant, l'efficacité, la productivité et la responsabilisation des ressources de sûreté de l'aviation de l'OACI pourraient être améliorées au moyen d'une restructuration prévoyant la création d'une Direction de la sûreté et de la facilitation dont le Directeur rendrait directement compte au Secrétaire général.

2.3 L'évolution des menaces pour l'aviation se poursuit à une cadence accélérée. Ce n'est cependant qu'en 2017 que la norme 4.4.1 a été amendée pour exiger que les passagers soient soumis à des procédures de détection des explosifs. Or, la menace posée par les engins explosifs et les vulnérabilités qui y sont associées sont bien connues depuis au moins 2001. Si elle se dotait d'une Direction de la sûreté et de la facilitation, l'OACI serait mieux équipée pour préconiser l'adoption de politiques de sûreté plus opportunes et proactives répondant à la Résolution 2309 du Conseil de sécurité de l'ONU, qui « demande à tous les États de s'employer dans le cadre de l'OACI à revoir et adapter ses normes de sécurité internationale afin de pouvoir répondre efficacement à la menace que le terrorisme fait peser sur l'aviation civile ».

3. ENJEUX PARTAGÉS, COORDINATION ET PROMOTION

3.1 Un Directeur qui se consacre à la sûreté et à la facilitation pourrait agir avec autant d'influence et d'autorité que les autres Directeurs. Cela garantirait que lorsque des Directions partagent certains enjeux (par exemple, la cybersécurité, les systèmes d'aéronef télépiloté, la gestion des crises et les problèmes de zones de conflits et d'espace aérien), l'expertise en sûreté de l'aviation puisse être pleinement mobilisée.

3.2 Alors que les Directeurs régionaux acquièrent de plus en plus d'autonomie pour établir leur propre ordre du jour, il est essentiel de maintenir une autorité égale des Directions au siège de l'OACI afin d'assurer l'alignement entre les plans de travail régionaux et les stratégies mondiales de l'OACI. En outre, un Directeur peut faire en sorte que la sûreté fasse partie intégrante des événements régionaux de l'OACI, comme les réunions des Directeurs généraux, et que les politiques, orientations et communications de sûreté soient traitées de façon uniforme dans toutes les régions.

3.3 Un Directeur de la sûreté de l'aviation et de la facilitation élèverait aussi le niveau de promotion des questions de sûreté de l'aviation. Comme exemple de situations dans lesquelles cela serait utile on peut citer les résolutions de l'Assemblée auxquelles il n'a pas été donné suite. Ces résolutions remontent à la 35^e Assemblée, qui a demandé au Conseil de veiller à la durabilité financière à long terme

de l'USAP en intégrant ses activités dans le budget du programme ordinaire dès que possible. Des résolutions analogues de l'Assemblée prient instamment le Conseil d'appuyer la durabilité à long terme du plan d'action pour la sûreté de l'aviation (devenu le GAsEP) en continuant à incorporer des exigences de financement dans le budget ordinaire pour la fin de 2013 restent aussi sans suite.

4. RESPONSABILITÉ FISCALE

4.1 En cette époque de croissance budgétaire nominale nulle, il n'est pas attendu ni souhaitable que l'OACI cherche un financement supplémentaire pour réaliser la parité structurelle entre la sécurité et la sûreté de l'aviation. Il vaudrait mieux qu'elle réévalue ses crédits budgétaires actuels pour déterminer dans quels secteurs il apparaît que les pratiques et programmes de l'Organisation ne répondent plus aux priorités des États membres et que l'on peut les réduire ou y mettre fin de façon à pouvoir réorienter le financement vers de nouvelles priorités. Le Conseil de sécurité de l'ONU a clairement indiqué que la sûreté de l'aviation est une priorité mondiale, et si l'OACI prend des mesures pour adapter son budget en conséquence, cela servira d'exemple à suivre par les États membres pour répondre aux menaces émergentes. À cet égard, une nouvelle priorité pour le Secrétariat devrait être de faire une étude de faisabilité sur la création d'une Direction de la sûreté et de la facilitation dans un budget de croissance nominale nulle.

4.2 La création d'une Direction de la sûreté et de la facilitation assurera un degré plus élevé de responsabilisation dans les dépenses de l'OACI en matière de programmes et d'activités de sûreté. On pourra ainsi donner une plus grande assurance aux États membres que les ressources affectées à des priorités spécifiques en matière de sûreté de l'aviation, comme les audits USAP, les ASIP et l'élaboration de nouveaux éléments de formation et d'orientation ne sont pas utilisées à d'autres fins.

5. ÉTABLISSEMENT D'UNE BASE ORGANISATIONNELLE MONDIALE POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION

5.1 Si l'OACI priorise la sûreté de l'aviation et la facilitation en se restructurant, elle établira un exemple important et un précédent à suivre par les États membres. Beaucoup de ceux-ci sont aux prises avec le même problème de priorisation dans leurs gouvernements respectifs, où la sûreté est souvent un élément subordonné des organismes de sécurité. Les efforts déployés par l'OACI pour élever la sûreté au niveau de la sécurité et gérer ces priorités sur le même pied fournira un modèle de gouvernance future et encouragera les États membres à établir des organisations de sûreté de l'aviation d'une importance égale à celle de leurs homologues en sécurité de l'aviation.

5.2 Il y aura des obstacles à surmonter dans une telle restructuration : réaligner le financement sans compromettre d'autres priorités essentielles, redéfinir les rôles et responsabilités de leadership de la nouvelle Direction et des Directions existantes, et veiller à ce que ce changement structurel apporte une efficacité. L'OACI ne doit cependant pas être dissuadée par ces obstacles, ni par la réalité que la fin souhaitée ne sera peut-être pas réalisable d'un seul coup. Diviser une Direction existante dotée de responsabilités multidisciplinaires en deux Directions spécialisées créerait des portefeuilles plus ciblés et permettrait à l'OACI de réaliser ses objectifs stratégiques.

6. CONCLUSION

6.1 L'évolution de la menace pour l'aviation civile démontre la nécessité d'attribuer à la sûreté de l'aviation et à la facilitation les priorités et les ressources appropriées, comme le montre clairement la Résolution 2309 du Conseil de sécurité de l'ONU. Pour que l'OACI puisse s'acquitter avec succès de sa mission d'élaboration de politiques et normes mondiales de sûreté de l'aviation, il faudra que la sûreté soit positionnée de façon appropriée au sein de l'Organisation.

7. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE DE HAUT NIVEAU

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

- a) à reconnaître les avantages de l'établissement de la parité entre la sûreté et la sécurité de l'aviation dans la structure organisationnelle de l'OACI ;
- b) à demander que le Conseil de l'OACI charge le Secrétariat de réaliser une étude de faisabilité et d'examiner toute proposition existante afin de déterminer des options pour établir une Direction de la sûreté de l'aviation et de la facilitation dans un budget à croissance nominale nulle. Cela obligerait à examiner comment les ressources financières pourraient être réorientées ;
- c) à demander que le Secrétariat consulte les États membres dans le cadre de cette étude de faisabilité ;
- d) à demander que l'étude de faisabilité soit achevée dans des délais permettant au Conseil de l'examiner et de prendre une décision avant la 40^e Assemblée ;
- e) à demander, si le Conseil de l'OACI détermine que la création d'une Direction de la sûreté de l'aviation et de la facilitation serait dans le meilleur intérêt de l'OACI et de ses États membres, que l'on rédige une résolution à soumettre à la 40^e Assemblée.