



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 12 : Sûreté de l'aviation — Politique

MISE EN ŒUVRE DU PLAN POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE (GASeP)

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note donne un aperçu des nombreuses activités entreprises pour élaborer et mettre en œuvre le Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP). Elle offre un panorama mondial et régional du niveau actuel de sûreté de l'aviation, tel qu'il ressort des résultats du Programme universel d'audits de sûreté – Méthode de surveillance continue (USAP-CMA). Elle recommande aussi d'établir un calendrier de révision triennal, aligné sur le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et le cycle budgétaire triennal, et de tenir compte, dans la prochaine édition du GASeP, de certaines composantes de l'Annexe 9 – *Facilitation* qui soutiennent aussi bien les objectifs de sûreté de l'aviation que les objectifs de sécurité aux frontières.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à prendre acte des nombreuses activités entreprises à ce jour, et actuellement en cours, pour mettre en œuvre les mesures et tâches prioritaires du GASeP ;
- à prier instamment les États à prendre des dispositions pour améliorer la mise en œuvre effective de l'Annexe 17 – *Sûreté* afin de réaliser les objectifs déterminés dans le GASeP ;
- à demander au Conseil de mettre en œuvre un calendrier de révision triennal du GASeP ;
- à demander au Conseil d'incorporer, dans la prochaine édition du GASeP, des mesures et des tâches se rapportant à certaines composantes de l'Annexe 9 – *Facilitation* qui soutiennent aussi bien les objectifs de sûreté de l'aviation que les objectifs de sécurité aux frontières, en particulier les renseignements préalables concernant les voyageurs et les dossiers passagers.

<i>Objectifs stratégiques</i> :	La présente note se rapporte à l'Objectif stratégique <i>Sûreté et facilitation</i> .
<i>Incidences financières</i> :	Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve de la disponibilité de ressources au titre du budget-programme ordinaire pour 2020-2022 et/ou de contributions extrabudgétaires.
<i>Références</i> :	Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) A40/WP/27 <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation</i> A40-WP/26 <i>Résultats de la deuxième Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (HLCAS/2)</i> A40-WP/28 <i>Stratégie de l'OACI en matière de cybersécurité</i>

1. INTRODUCTION

1.1 À sa 39^e session, l'Assemblée a chargé le Conseil de l'OACI d'élaborer le Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) en se fondant sur des objectifs et cibles mondiaux de sûreté de l'aviation qui soient clairs, partagés, et étayés par des indicateurs concrets et mesurables. Au cours de l'année écoulée, une équipe spéciale composée d'experts en sûreté, issus d'États membres, de l'industrie et d'organisations internationales, a mis au point un plan complet contenant des orientations utiles à la définition de priorités aux niveaux mondial, régional et national. Le GASeP a établi un cadre permettant aux États de collaborer entre eux et avec des parties prenantes pour atteindre des objectifs partagés, appuyer des solutions mondiales à des problématiques communes et orienter les efforts visant à renforcer davantage de la sûreté de l'aviation.

1.2 Le GASeP a été approuvé par le Conseil de l'OACI à la septième séance de sa 212^e session, tenue le 10 novembre 2017. La version finale du document comprend des objectifs ambitieux pour la mise en œuvre effective des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 17 – *Sûreté*, tels qu'ils ressortent des informations tirées du Programme universel d'audits de la sûreté – Méthode de surveillance continue (USAP-CMA). Pour réaliser ces objectifs, le GASeP énonce cinq résultats prioritaires clés, assortis de 32 mesures, étayées par 94 tâches.

1.3 La deuxième Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (HCLAS/2), tenue les 29 et 30 novembre 2018, a vivement appuyé le GASeP et a grandement remercié l'Égypte, le Panama, le Portugal et la Thaïlande d'avoir tenu des conférences régionales sur la sûreté de l'aviation qui ont permis aux États membres de mieux comprendre le Plan.

2. MESURES ET TÂCHES DU GASeP

2.1 Les conférences régionales jouent un rôle important en ce qu'elles encouragent le partage des connaissances, l'apprentissage mutuel et l'examen par les pairs dans toutes les régions de l'OACI. En 2017-2018, quatre conférences régionales sur le GASeP ont eu lieu afin d'examiner plus particulièrement les responsabilités partagées et les priorités régionales, de répertorier des enjeux uniques et des menaces, et d'élaborer des feuilles de route propres à chaque région. De nombreux hauts fonctionnaires et représentants d'un grand nombre d'États et de parties prenantes ont participé à chaque conférence. Des activités sont en cours pour préciser les délais et achever les tâches et initiatives spécifiques recensées dans chacune de ces feuilles de route.

2.2 De nombreuses initiatives de renforcement des capacités ont été élaborées et lancées à l'appui des mesures du GASeP. La diffusion à grande échelle des renseignements contenus dans l'*État du contexte de risque mondial de sûreté de l'aviation civile* de l'OACI, et la tenue d'ateliers de gestion des risques dans chaque région, ont fortement contribué à une meilleure compréhension de la méthodologie du risque, des menaces et des contre-mesures viables, et à l'adoption de nouvelles approches d'atténuation des risques. Des ateliers et des documents d'accompagnement sur la culture de sûreté et la menace interne ont été élaborés et traduits dans les six langues officielles de l'OACI. Les bureaux régionaux de l'Organisation reçoivent tous les mois des résultats USAP-CMA actualisés afin de recenser des domaines d'intervention spécifiques dans leurs régions et de cibler l'assistance en fonction des besoins.

2.3 Alors que le GASeP était présenté au Conseil pour approbation, l'OACI a tenu son premier Symposium mondial sur la sûreté de l'aviation (AVSEC2017). Cet événement de 2017 était le premier d'une série de symposiums annuels tout particulièrement axés sur d'importants aspects du GASeP. Des tables rondes formelles ont été conjuguées à des ateliers, à des exposés interactifs et à des exercices de simulation. Le Symposium AVSEC2018 a été précédé, à titre inaugural, par une Journée de

l'engagement de l'industrie, qui a porté principalement sur des innovations présentes et futures dans les technologies et les processus, et il a été suivi de la deuxième Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (HCLAS/2). Le Symposium AVSEC2019 s'est tenu juste avant le Forum aéronautique mondial et la 40^e session de l'Assemblée. Ce niveau de participation mondiale est sans précédent dans le domaine de la sûreté de l'aviation et il a permis de veiller à ce que le GASeP soit au cœur des priorités des États en matière de sûreté de l'aviation.

3. MISE EN ŒUVRE EFFECTIVE

3.1 L'Appendice rend compte des niveaux actuels de mise en œuvre effective (EI) par rapport aux objectifs ambitieux, au 31 mai 2019, ainsi que des tendances mondiales et régionales dans les niveaux moyens de mise en œuvre effective depuis 2008. Sur les 181 États audités, 120 (soit, 66 %) ont un taux de mise en œuvre effective supérieur à l'objectif de 65 %, la région EUR/NAT affichant le taux le plus élevé, avec 89 %. Pour réaliser l'objectif mondial de 2020, soit 80 % d'États atteignant le taux minimum de mise en œuvre effective de 65 %, il faudra encore que 29 États – ou au moins la moitié de ceux qui doivent être audités en 2019 et 2020 – montrent clairement qu'ils ont renforcé leur niveau de sûreté de l'aviation. Chaque bureau régional a fourni ces données, ainsi que le calendrier des audits USAP-CMA pour 2019, et travaille avec ses États membres pour déterminer les possibilités d'assistance. Cependant, il incombe à chaque État membre de manifester la volonté politique nécessaire pour agir dans le but d'assurer un dispositif de sûreté solide.

4. COORDINATION AVEC LES BUREAUX RÉGIONAUX DE L'OACI

4.1 Parmi les nombreuses activités entreprises pour faciliter et promouvoir la mise en œuvre du GASeP par toutes les parties prenantes, les initiatives ci-après ont été prises par le siège de l'OACI avec le soutien clé des bureaux régionaux :

- a) diffusion à grande échelle d'une brochure détaillée pendant la Semaine de la sûreté de l'aviation 2018 afin de faire mieux connaître la méthodologie d'évaluation du risque contenue dans l'*État du contexte de risque mondial de sûreté de l'aviation civile* de l'OACI (Doc 10108) et d'en promouvoir l'utilisation. Des exemplaires des brochures dans les six langues de l'OACI ont été fournis aux bureaux régionaux, qui les ont dûment distribués à leur États membres respectifs ;
- b) mise au point définitive et validation des *ateliers OACI de gestion des risques*, et tenue d'ateliers dans les régions en 2019. Les bureaux régionaux ont commencé à organiser ces ateliers cette année, en coordination avec la Section du soutien de la mise en œuvre et du développement – Sûreté ;
- c) création d'une *Trousse d'outils pour la promotion d'une culture de sûreté* par le Groupe de travail sur la formation, qui a été pré lancée à l'occasion de la Journée de l'engagement de l'industrie durant la Semaine de la sûreté de l'aviation et qui a été très bien accueillie. Les bureaux régionaux ont largement distribué ces outils en 2019 ;
- d) tenue de séances d'information avec les bureaux régionaux en marge de la Semaine de la sûreté de l'aviation 2018 afin de coordonner les efforts et initiatives qui se multiplient pour harmoniser les feuilles de route régionales entre toutes les régions, compte tenu des initiatives de sûreté et de facilitation préexistantes et des forces et difficultés propres aux régions ;

- e) communication d'ensembles de données, de graphiques et d'analyses aux bureaux régionaux, y compris d'examen détaillés des résultats des audits du Programme universel d'audits de la sûreté pour chaque région, dans le but de suivre les progrès accomplis par les États dans la réalisation des objectifs mondiaux du GAsEP en matière de mise en œuvre effective à l'horizon 2020 ;
- f) mise en place d'activités de suivi par les bureaux régionaux dans le cadre d'un document interne anciennement appelé Trousse d'outils du GAsEP. Ce document présente les tâches critiques dont doit s'acquitter chaque bureau régional, mois par mois, pour aider les États membres et l'industrie à se concentrer sur les efforts importants à faire pour appliquer les mesures prioritaires du GAsEP.

5. MISE À JOUR DU GASeP

5.1 En approuvant le GAsEP, le Conseil a reconnu qu'il s'agissait d'un document évolutif à réviser selon les besoins. Depuis la diffusion du plan, il est apparu nécessaire de procéder à quelques ajustements. Si les cinq résultats prioritaires restent centrés sur l'établissement et le maintien d'un dispositif de sûreté solide, certaines mesures prioritaires ont été accomplies, d'autres ne sont plus nécessaires et d'autres encore requièrent une adaptation des délais dans la feuille de route du GAsEP. La révision proposée ne ralentira pas l'élan de la mise en œuvre des résultats prioritaires et mesures existants du GAsEP.

5.2 Les expériences signalées par les États en ce qui concerne la mise en œuvre du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) ont révélé combien il importe de tenir à jour les documents stratégiques supérieurs en vigueur. Le calendrier de révision de chacun de ces plans est aligné sur le cycle budgétaire triennal. Attribuer un calendrier de révision similaire au GAsEP permettrait de garantir que les autorités de l'aviation civile des États et d'autres autorités compétentes reçoivent des mises à jour des trois plans au cours de la même année et que le GAsEP reste actuel et pertinent. Il faudrait certes accélérer l'élaboration et la publication de la prochaine édition pour se conformer au calendrier 2020-2022, mais les révisions envisagées du document ne seraient pas trop contraignantes.

5.3 Outre la révision des délais et la suppression des tâches obsolètes ou achevées, il sera possible d'ajouter, à la prochaine édition du GAsEP, des orientations et des mesures et tâches spécifiques pour une mesure prioritaire (MP) en place. Par exemple, la mesure prioritaire 3.7 du GAsEP approuvé vise à « Étudier et évaluer l'utilisation des renseignements sur les passagers pour informer et assister la sûreté de l'aviation ». Cette disposition concorde avec l'attention croissante accordée aux renseignements préalables concernant les voyageurs (API) et les dossiers passagers (PNR), qui sont mentionnés dans l'Annexe 9 – *Facilitation* et dans les Résolutions 2178 (2014), 2309 (2016) et 2396 (2017) du Conseil de sécurité de l'ONU.

5.4 Le recours à des systèmes de renseignements préalables concernant les voyageurs et à des dossiers passagers pour identifier des terroristes actifs, des combattants terroristes étrangers retournant dans leur pays et d'autres personnes intéressant les services de police ou de lutte contre le terrorisme, s'est avéré très utile dans les États ayant instauré ces systèmes avec succès. L'incorporation de mesures et tâches spécifiques dans l'édition 2020-2022 du GAsEP contribuerait à renforcer la collaboration entre experts de la sécurité aux frontières et experts de la sûreté de l'aviation tout en veillant à préserver les aspects relatifs à la facilitation des systèmes de renseignements préalables concernant les voyageurs et des dossiers passagers.

APPENDIX

ASPIRATIONAL GLOBAL TARGETS (as set out in Appendix A of the GAsEP)

By 2020 80% of States reach above 65% EI
By 2023 90% of States reach above 80% EI
By 2030 100% of States reach above 90% EI

Note:

“Percentage of States” refers to those States already audited under the Universal Security Audit Programme (USAP), including both the Second Cycle of USAP audits and the Continuous Monitoring Approach (USAP-CMA).

“Effective Implementation” (EI) refers to the overall EI for all Critical Elements of an effective aviation security system, which is the primary measurement tool currently in use.

LEVEL OF EFFECTIVE IMPLEMENTATION (as at 31 May 2019)

ICAO Region	APAC	ESAF	EUR/NAT	MID	NACC	SAM	WACAF	Total
# States	39	24	56	15	22	13	24	193
# States audited	35	22	54	13	21	13	23	181
# above 65% EI	18	13	51	10	11	9	8	120
% above 65% EI	51%	59%	94%	77%	52%	69%	35%	66%

TRENDS IN LEVEL OF EFFECTIVE IMPLEMENTATION (Global and regional average by year between 2008-2018)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2015	2016	2017	2018
Global	54.61	57.97	63.75	67.62	68.88	68.91	71.27	72.02	72.62	72.71
APAC	41.04	52.24	59.06	64.71	67.48	66.74	69.43	70.47	69.95	68.33
ESAF	32.90	43.77	44.07	50.82	55.19	53.66	57.41	58.93	58.84	63.98
EUR/NAT	71.02	72.54	79.55	83.83	85.37	86.02	87.37	87.83	88.79	88.55
MID	56.41	49.35	64.76	63.44	68.34	68.34	68.91	68.92	69.64	71.30
NACC	58.86	50.38	57.68	62.11	60.83	60.83	65.96	66.37	67.18	69.60
SAM	42.16	56.24	64.26	67.28	66.17	66.17	67.13	69.45	71.05	70.52
WACAF	60.52	59.03	52.82	49.45	49.25	52.61	55.25	55.30	58.10	55.39