



## ASSEMBLÉE — 40<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

#### Point 12 : Sûreté de l'aviation — Politique

#### PROMOUVOIR L'ÉLABORATION DE PLANS NATIONAUX POUR LA MISE EN ŒUVRE DU GASEP ET LE PARTAGE DES MEILLEURES PRATIQUES

(Note présentée par la République populaire de Chine)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Conformément à la résolution de la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée, l'OACI a conçu le Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) et de nombreuses régions ont élaboré des feuilles de routes. Cependant, le partage d'expériences concernant les plans nationaux pour la sûreté de l'aviation étant insuffisant, il n'existe pas encore de modèle de plan. Face à la contradiction entre, d'une part, les besoins croissants en matière de renforcement des capacités de sûreté de l'aviation dus à l'augmentation des risques de sûreté et aux menaces émergentes, et d'autre part, la réduction du budget au sein du Secrétariat, les États membres devraient améliorer la coopération, apporter des contributions proactives et prendre des mesures plus pragmatiques.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée :

- a) à encourager les États membres à collaborer avec le Secrétariat en vue de l'actualisation du GASeP et des feuilles de route régionales dans les meilleurs délais ;
- b) à encourager les États membres à élaborer et à actualiser leur plan national pour la sûreté de l'aviation de façon plus proactive et rapide, en s'inspirant du GASeP et des feuilles de route régionales ;
- c) à encourager les États membres à coopérer avec le Secrétariat en vue de mener davantage d'activités liées au partage des meilleures pratiques en matière d'élaboration et de mise en œuvre du GASeP, des feuilles de route régionales et des plans nationaux pour la sûreté de l'aviation ;
- d) à encourager les États membres à coopérer avec le Secrétariat en vue d'élaborer et de publier, en se basant sur le partage des meilleures pratiques en la matière, plusieurs types de modèles de plans nationaux pour la sûreté de l'aviation adaptés à différentes situations, à l'intention des États membres.

<sup>1</sup> Versions anglaise et chinoise fournies par la République populaire de Chine.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail 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 des ressources prévues au budget-programme ordinaire de 2020-2022 ou provenant de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Doc 10118, <i>Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP)</i> Annexe 17 — <i>Sûreté</i>

## 1. INTRODUCTION

1.1 Conformément à la résolution prise à la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI, tenue en 2016, l'Organisation a élaboré le Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) afin d'encadrer les politiques et les programmes en matière de sûreté de l'aviation. Le Plan a été publié en 2017 dans le Doc 10118.

1.2 Des feuilles de route régionales ont été élaborées individuellement ou conjointement dans les régions Asie-Pacifique, Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes, et Amérique du Sud.

1.3 Les États membres ont manifesté peu d'enthousiasme à l'idée de publier ou de partager leur expérience en matière de mise en œuvre du GASeP, en raison d'un manque de compréhension et de préoccupations liées à la confidentialité.

1.4 À ce jour, aucun plan d'action national visant à mettre pleinement en œuvre la Résolution 2309 du Conseil de sécurité des Nations Unies et le GASeP n'a été élaboré ni publié.

## 2. ANALYSE

2.1 Depuis 2016, aucun signe de réduction des risques pour la sûreté de l'aviation dans le monde n'a été observé. Dans le même temps la question de la cybersécurité, des aéronefs non habités et d'autres nouvelles menaces de sûreté est devenue pressante, et nécessite que les pays, les régions et la communauté mondiale améliorent le renforcement des capacités de sûreté de l'aviation, et développent la coopération et le partage d'informations.

2.2 Il est fort probable que la présente Assemblée adopte une résolution réduisant le budget de l'OACI, laquelle aurait très vraisemblablement une incidence sur le nombre de membres du personnel du Secrétariat et sur le nombre d'activités menées au titre du budget du Programme ordinaire.

2.3 Au cours des trois prochaines années, il existera une contradiction croissante entre, d'une part, les besoins supplémentaires en matière de renforcement des capacités de sûreté de l'aviation dus à l'augmentation des risques de sûreté de l'aviation et aux menaces émergentes, et d'autre part, la diminution des moyens et des activités du Secrétariat, de fait de la réduction budgétaire.

2.4 Ces dernières années, en Chine, les chefs de file nationaux ainsi que la communauté de l'aviation civile dans son ensemble ont accordé une grande priorité aux travaux liés à la sûreté de l'aviation. D'une part, la Chine a renforcé la coopération avec le siège et les bureaux régionaux de l'OACI, ainsi qu'avec les États partenaires, et d'autre part, elle n'a cessé d'accroître ses investissements

dans le secteur de la sûreté de l'aviation par la promotion de l'innovation technologique et de la culture de la sûreté et par le renforcement des capacités de sécurité, et elle a atteint des résultats reconnus par la communauté aéronautique internationale. Aujourd'hui, la Chine élabore son propre plan de mise en œuvre en s'inspirant du GAsEP et de la feuille de route régionale.

2.5 À partir de recherches approfondies et d'une vaste campagne de consultation de l'industrie, l'Administration de l'aviation civile de la Chine (CAAC) élaborera, publiera et appliquera la version chinoise du plan de mise en œuvre du GAsEP, intitulée *China's Action Plan for High-quality Aviation Security Development* (Plan d'action de la Chine en faveur d'une sûreté de l'aviation de premier ordre). Cette version améliorée du plan original pour le développement de la sûreté de l'aviation mettra pleinement en œuvre les exigences figurant dans la résolution 2309, le GAsEP et la feuille de route régionale. Le plan d'action devrait comprendre les priorités actuelles en matière de sûreté de l'aviation, ainsi qu'une stratégie à plus long terme en la matière, portant sur la sûreté de l'aviation non seulement entre les pays, mais aussi entre les ministères, entre les gouvernements et les entreprises, entre les entreprises, et entre les associations et les entreprises.

2.6 Le Plan d'action de la Chine en faveur d'une sûreté de l'aviation de premier ordre mettra pleinement en œuvre les cinq priorités énoncées dans le GAsEP, par l'intermédiaire de plusieurs entités, notamment des organismes publics de réglementation, des entreprises, des associations de l'industrie et des instituts de recherche. Des feuilles de route correspondant à ces entités seront aussi élaborées pour une mise en œuvre optimale. Cela étant, il sera nécessaire, pendant le processus de mise en œuvre, de récapituler l'expérience acquise dans l'exécution des cinq priorités (Risque, Culture de la sûreté, Technologie et innovation, Assurance de la qualité et Coopération) et d'échanger avec l'OACI et les autres États membres sur les normes techniques, les meilleures pratiques et l'expérience, de façon à contribuer à la mise en œuvre du GAsEP à l'OACI et dans le monde.

2.7 La Chine est disposée à collaborer avec les États membres animés par le même état d'esprit, dans le but d'apporter des contributions actives et de partager les expériences, de renforcer la coopération bilatérale, régionale et mondiale, et de prendre des mesures plus pragmatiques, par l'intermédiaire du Secrétariat de l'OACI et d'autres plateformes.